

Rede von **Jürgen Schwab**, Kirchenmusiker und Eisenbahn-Autodidakt, auf der 158. Montagsdemo am 28.1.2013

## Der Mythos der Modernität von Stuttgart 21

Großprojekte müssen nicht aus dem Ruder laufen! Ein Blick über den Zaun.

Gestattet mir, meine Rede mit einem Traum zu beginnen, der mir vor kurzem einen Blick aus der Vergangenheit in die Zukunft ermöglichte. In Stuttgart demonstrierten Hunderttausende gegen ein Bahnprojekt. Heiner Geißler wurde als Schlichter eingesetzt. Züge und Kosten entgleisten, Genehmigungen wurden nicht erteilt, das Bahnhofsdach wurde instabil, ehemals sichere CDU-Machtbastionen in Stadt und Land geschleift. Die Volkspartei SPD sinkt langsam aber sicher auf gutes FDP-Niveau, die FDP versinkt sogar in völliger Bedeutungslosigkeit. Stuttgart 21 endet im Chaos, jeder gibt dem anderen die Schuld. Mittlerweile sind alle Stuttgart-21-Betreiber verstorben und sitzen bei Petrus an der Himmelpforte. Besonders Claus Schmiedel, aber auch etliche Politiker der Partei mit dem „C“ im Namen wie Oettinger, Mappus und andere Stuttgart-21-Befürworter beschwerten sich lautstark, dass kein Wink des Himmels sie vor der Katastrophe S21 gewarnt hat. Daraufhin schickt Petrus die lamentierende Truppe zu Gott, der ihnen gnädig eine Audienz gewährt. Lautstark ereifert sich Claus Schmiedel: „Ich habe immer den Leuten erzählt, dass Gottes Segen auf dem Projekt ruht! Warum hast Du uns nicht zu Lebzeiten ein Zeichengeschick, dass dem nicht so ist?“ Ruhig antwortet Gott: „Mich erinnerte Euer Treiben fatal an den Turmbau zu Babel. Daher habe ich Widerstand in die Herzen Eurer Wähler gesät. Ich habe Experten berufen, die Eure falschen Behauptungen widerlegt haben. Ich habe, wie einst in Babylon, Zwietracht zwischen Euch Befürwortern gesät. Als das alles nichts genutzt hatte, griff ich zu drastischeren Maßnahmen. Züge ließ ich entgleisen, natürlich ohne dass es Todesopfer gab, schließlich schickte ich des Nachts, um niemanden zu Schaden kommen zu lassen, drei Güterwaggons wie von Geisterhand mit hohem Tempo von Kornwestheim in Richtung Stuttgart, um Euch zu zeigen, dass man einen Bahnhof nicht im Gefälle baut. Keines meiner deutlichen Zeichen habt Ihr verstockten Aufschneider verstanden, was hätte ich weiter tun sollen?“

Aber auch ein ganz irdischer Blick zu unseren europäischen Nachbarn zeigt, dass aus dem Ruder laufende Großprojekte kein gottgegebenes Schicksal sind. Drei Beispiele für entsprechende Tunnelprojekte mögen genügen.

### 1. Durchmesserlinie Zürich (Schweiz)

Einer der Hauptgründe für die neue unterirdische Streckenführung in Zürich und die Ergänzung des Kopfbahnhofes<sup>1</sup> durch unterirdische Gleise ist die Perfektionierung des integralen Taktfahrplans.<sup>2</sup> Doch in Stuttgart soll ein Tiefbahnhof gebaut werden, durch den der integrale Taktfahrplan verhindert wird! Denn in Stuttgart fehlt eine solche Vision für eine zukünftige Bahn. Dafür sind die S-21-Strategen getrieben durch eine gewaltige Gier nach Grundstücken, gleichzeitig soll ein nachrangiger Flughafen mit Hilfe der Bahn aufgewertet werden.

Der Großraum Zürich hat 1 Million Einwohner, der Großraum Stuttgart immerhin 2,7 Millionen. Kleine Rechenaufgabe: Wenn Zürich für seinen Hauptbahnhof 26 Bahnsteiggelände für erforderlich hält, wie viel müssten es dann in Stuttgart sein? Etwa 8? Bei der Planung von Stuttgart 21 ging es zu keiner Zeit um eine moderne, leistungsfähige Bahn. In Wahrheit wurde nur eine U-Haltestelle entworfen, die real 32 Züge pro Stunde bei minimalen Haltezeiten durchschleusen kann. Die optisch verzerrten S21-

Werbeposter zeigen immer noch 5 Bahnsteige und 10 Gleise, obwohl nur 8 geplant sind. Der Rückbau durfte in der Propaganda keinesfalls auffallen! Schlimmer noch: Die Zürcher Tiefbahnhofsbahnsteige sind 12,50 m breit, für die wenigen Bahnsteige in Stuttgart sind aber lediglich 10 Meter vorgesehen und an den vielen Aufbauten entstehen 1,24 m schmale Engstellen für die Reisenden. Das Budget des Projektes Durchmesserlinie Zürich erhöhte sich von anfänglich 1,8 Milliarden CHF auf mittlerweile ca. 2 Milliarden CHF.

## 2. Citytunnel Malmö (Schweden)

Der schwedische König eröffnete den Citytunnel Malmö am 4.12.2010. Weil das Projekt bestens vorbereitet, gründlich diskutiert und sorgfältig berechnet war, gab es keinerlei Demonstrationen. Man war sich einig, dass der Citytunnel Malmö zu einer sozialen, kulturellen, ökonomischen und nachhaltigen Entwicklung beitragen soll.

Für das Kopfbahnhofsareal wurde eine Tabuzone definiert, innerhalb derer keinerlei Bausubstanz angetastet werden durfte, also auch keine Bahnhofsfügel. Mussten die Stuttgarter Projektgegner in der Schlichtung auf die wertvolle Flora der sogenannten „Gleiswüste“ hinweisen, war das in Malmö von Anfang an in die Planung eingearbeitet.<sup>3</sup> Oberirdische Gleise wurden angepasst, blieben aber erhalten.

Das Projekt beinhaltet 17 km lange, großzügige Anschlussbauwerke, drei neue Bahnhöfe<sup>4</sup> und den Citytunnel, ausgestattet mit drei breiten Quertunnels pro Kilometer. Das ist dreimal besser, als im Stuttgarter Fildertunnel geplant!

Überflüssig zu erwähnen, dass Malmö keinerlei Probleme mit dem Brandschutz hat, denn er wurde bereits in der Planungsphase wesentlich strenger gehandhabt, als es die EU-Norm fordert. In Stuttgart wurden EU-Vorgaben durch raffinierte Terminierung gezielt unterlaufen! Die Bahnsteige in den Malmöer Tiefbahnhöfen sind fast doppelt so breit wie bei S21.<sup>5</sup>

Neben dem Kopfbahnhof Malmö, der wunderschön renoviert wurde, entstand der viergleisige Tiefbahnhof Malmö C Nedre. Rollbänder schaffen echte Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen. Behindertenverbände waren an der Planung mit beteiligt. Die in Malmö beginnenden Züge des Fernverkehrs nützen weiterhin den alten Kopfbahnhof. Eine architektonisch reizvolle Glashalle über die gesamte Bahnhofsbreite verbindet die drei Elemente Kopfbahnhof, Tiefbahnhof sowie Busbahnhof.

S21 verdrängt den Busbahnhof an den Flughafen. Das ist die Karikatur der gewünschten Vernetzung der Verkehrsträger: Vom Flieger direkt in den Bus! Weltweit ist es üblich, Busterminals an die Bahnhöfe anzugliedern. S21 missbraucht Busse und Bahnen, um Flieger zu füllen. Genau deshalb zahlt der Flughafen 346 Millionen in die S21-Kasse.

Der neue Hauptbahnhof Malmö besitzt insgesamt 10 Gleise.<sup>6</sup> Damit bietet diese Stadt – halb so groß wie Stuttgart – de facto die doppelte Kapazität gegenüber dem Rückbau S21. Die vorhandene oberirdische Infrastruktur bleibt wie in Zürich bestehen; der entscheidende Unterschied zu S21!<sup>7</sup> Damit kann der Zugverkehr real zunehmen! Das schwedische Trafikverket gibt als maximale Leistung 444 Züge täglich im Tiefbahnhof an. Gemessen daran ist es absurd, wenn der Stresstest für den 8-gleisigen Stuttgarter Tiefbahnhof an die 1000 Züge täglich verspricht, zumal der Fernverkehr in Malmö wegen längerer Haltezeiten bevorzugt in den Kopfbahnhof einfährt und damit die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs indirekt steigert.<sup>8</sup>

Das Großprojekt Malmö sah eine Fertigstellung innerhalb von 6 Jahren für eine Milliarde Euro vor, wurde aber ein Jahr früher eingeweiht und kostete nur noch 890 Millionen. Wie ist so etwas möglich? Eine ganze Reihe von Gründen nennt Projektmanager Örjan Larsson, zum Beispiel:

- Partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber, absolutes Vertrauen in die Aufrichtigkeit der Beteiligten – welch ein Unterschied zu unserem Bahnvorstand!

- Durchdachte Planung und strikte Ausführung – kein Vergleich zur DB-AG, die von einem Pfusch zum nächsten stolpert!

Beim Korruptionsindex von Transparency International liegt Schweden auf Platz 4, die Schweiz auf Platz 6, Deutschland nur auf Rang 13. Schweden und die Schweiz bauen erst nach Vorlage aller Genehmigungen. Die Bevölkerung wird im Vorfeld einbezogen, so kann ein Vorhaben ohne Verzug und reibungslos ablaufen.

Großprojekte werden nur dann zum Fass ohne Boden, wenn mit Absicht viel zu niedrige Preise kommuniziert werden, wenn man beginnt zu bauen, ohne alle Genehmigungen zu haben, wenn Projektbetreiber technisch kaum Durchführbares verlangen, und wenn man international übliche Sicherheitsstandards absichtlich ignoriert!

Der Citytunnel Malmö erzielt für alle Fahrgäste deutliche Reisezeitverkürzungen. Bei S21 beträgt die durchschnittliche Fahrzeiteinsparung bei Gewichtung sämtlicher Verbindungen gerade mal 30 Sekunden. Zwar erreichen die einen ihr Ziel durch S21 schneller, dafür bezahlen andere mit lästigen Fahrzeitverlängerungen. Überspitzt formuliert: der Mallorca-Tourist ist etliche Minuten schneller am Airport, der tägliche Pendler Göppingen-Cannstatt ist jeden Werktag eine Viertelstunde länger unterwegs! Zudem müssen Pendler umsteigen, wo sie zuvor sitzen bleiben durften!

Das Bahnprojekt Citytunnel-Malmö ist Bestandteil der Strategie „Gröna taget“ (Grüner Zug). Neue, schnelle und moderne Züge mit minimalem Energieverbrauch ermuntern Fluggäste und Autofahrer zum Umstieg auf die Schiene. Für Güterzüge entstehen City-Bypässe, der Güterverkehrsanteil auf der Schiene liegt in Schweden dementsprechend bei rund einem Drittel, in Deutschland nur bei einem Sechstel.

### 3. Die Citybahn Stockholm (schwedisch: „Citybanan Stockholm“)

Um die als „Wespentaille“<sup>9</sup> bezeichnete Engstelle im Schienennetz zu entlasten, baut Stockholm den zweigleisigen City-Tunnel mit drei neuen unterirdischen Stationen.<sup>10</sup> Ausdrücklich werden alle Baudenkmale geschützt. „Gröna Taget – Grüner Zug“ bedeutet hier: ein Zug ersetzt bis zu 1000 PKW-Fahrten! Selbst Güterzüge dürfen den Tunnel benützen – S21 sperrt den Schienengüterverkehr aus und provoziert damit noch mehr LKW-Verkehr samt Rekord-Feinstaubbelastung!

Der parallel verlaufende Stockholmer Rettungstunnel ist 3-4 mal pro Kilometer mit dem 6 Kilometer langen Citytunnel verbunden<sup>11</sup>, machtvolle Ventilatoren verhindern eine Verrauchung.

Citybahn Stockholm wurde 2007 mit 1,8 Milliarden Euro veranschlagt, der augenblickliche Kostenstand beträgt 2,2 Milliarden. Ein Tunnelkilometer in Stockholm kostet 172 Millionen, in München 167 Millionen. In Stuttgart fallen angeblich nur 93 Millionen an. Gemessen an Stockholmer Preisen läge S21 noch ohne besseren Brandschutz mindestens bei 13 Milliarden. Citybahn Stockholm beweist, dass S21 gezielt auf einen Bruchteil der wahren Endsumme geschönt wurde. 2007 kalkulierte man S21 auf 2,8 Milliarden<sup>12</sup>, also nur eine Milliarde teurer als Citybahn Stockholm. S21 ist aber vom Umfang her mindestens sechsmal größer! Günther Oettinger wusste bereits 2009 von höheren Zahlen, aber er schwieg darüber aus eiskalter Berechnung.<sup>13</sup>

### Fazit – Wer zu spät aussteigt, den bestraft das Leben!

In Zürich und Malmö ergänzen viergleisige Tiefbahnhöfe im Sinne von mehr Eisenbahn für alle die Kopfbahnhöfe aus eisenbahntechnischen Notwendigkeiten heraus.<sup>14</sup> Die erfolgreichen Projekte in der Schweiz und in Schweden zeigen, dass auch große Bahnprojekte ohne Kostenexplosion gelingen können, notwendig ist allerdings der politische Wille, ehrlich zu planen und zwar mit den Bürgern gemeinsam und an den Interessen der Bürger orientiert.<sup>15</sup> In Malmö, Stockholm und Zürich blieben Tunnelstrecken auf das unbedingt Notwendige beschränkt.<sup>16</sup> Damit können die Kosten beherrscht werden, denn Tunnelbau ist die teuerste Baumaßnahme und finanziell schwer einzuschätzen.

In Stuttgart, wo der bestehende Bahnhof genügend freie Kapazität hat, existiert kein einziger der Gründe, der in den vorgenannten Städten zu einem zusätzlichen Tunnelbahnhof geführt hat. Ausgerechnet einer der pünktlichsten und am besten funktionierenden Kopfbahnhöfe Europas wird abgerissen, die Gleis- und Bahnsteigszahl halbiert, und das ohne jede Erweiterungsmöglichkeit!<sup>17</sup> Wir reden über 66 Tunnelkilometer, über ungenügende Sicherheits-Standards, über viel zu wenige Quertunnels zur Evakuierung, über schwer beherrschbares Gestein und so weiter. Erreicht werden dabei nur Nachteile, der integrale Taktfahrplan wird verbaut, der Brandschutz ist nicht gewährleistet. Das hat nichts mit Modernität zutun, das zeugt einfach nur von Dummheit und dokumentiert eine völlig verfehlte Bahn-Infrastrukturpolitik.

Wir können nur hoffen, dass Angela Merkel und ihr Verkehrsminister Ramsauer möglichst bald Abstand nehmen von einem Projekt, das nur eines kann: uns und unsere Bahn aufs peinlichste zu blamieren. Am Können unserer Ingenieure liegt es bestimmt nicht, wenn Katastrophenprojekte wie S21 oder auch der Berliner Flughafen durchgesetzt werden und dann kolossal scheitern.

Die Staatsverschuldung in der Schweiz und in Schweden unterschreitet in scharfem Gegensatz zu Deutschland deutlich die Kriterien von Maastricht. Kein Wunder, denn dort gibt es nicht aus dem Ruder laufende Großprojekte wie S21. Besonders grotesk ist, dass Deutschland unter allen wichtigen Industrieländern mit Abstand am wenigsten für sein Eisenbahnwesen ausgibt<sup>18</sup> – selbst Volker Kefer gibt die Unterfinanzierung des Netzes unumwunden zu<sup>19</sup> – trotzdem leistet sich Deutschland das größtenwahnsinnigste Bahnprojekt aller Zeiten! – Darauf kann es nur eine Antwort geben: Oben bleiben!

### **Erläuternde Fußnoten – wissenswerte Hintergründe!**

- <sup>1</sup> In Zürich (370 000 Einwohner) verringern sich die 26 oberirdischen Gleise im Laufe der Jahre auf 18, dafür kommen – mit der S-Bahn – insgesamt 8 unterirdische Gleise hinzu.
- <sup>2</sup> Zum Beispiel in Richtung St. Gallen
- <sup>3</sup> Die „Gleiswüste“ lebt: In den Veröffentlichungen zum Bahnprojekts Malmö wurden anschaulich Pflanzenarten abgebildet, die auf Gleisfeldern wachsen.
- <sup>4</sup> Seit Fertigstellung der Öresundquerung von Kopenhagen nach Malmö läuft der internationale Verkehr Kopenhagen-Stockholm statt über Helsingör/Helsingborg über Malmö, das zuvor, wie Stuttgart, eher Endpunkt von Bahnreisen war. Von daher stellte sich, anders als in Stuttgart, die Frage eines zusätzlichen Durchgangsbahnhofes.
- <sup>5</sup> Station Triangeln: 2 Gleise plus Bahnsteig – eine satte Breite von 28 m! Viergleisiger Bahnhof Hyllie: Erschließung eines neuen Viertels mit Skandinaviens größtem Einkaufszentrum.
- <sup>6</sup> Gleiszahlen Malmö (300 000 Einwohner): 4 Gleise im Tiefbahnhof, 6 Gleise im Kopfbahnhof
- <sup>7</sup> Firenze Belfiore (auch als „Florenz 21“ bezeichnet), interessanter Vergleich mit S21! Zwar existieren in Florenz ähnliche Probleme wie in Stuttgart, das Projekt stößt zu Recht auf großen Widerstand. Aber in einem Punkt ist Florenz Belfiore Stuttgart 21 haushoch überlegen: Der neue viergleisige Florentiner Tiefbahnhof kommt zum bestehenden Kopfbahnhof hinzu. Damit stehen den Reisenden insgesamt 23 Gleise zur Verfügung. Übertragen auf Stuttgart hieße das, unser Bahnhof müsste weit über 30 Gleise haben. Denn: Florenz hat rund 373 000 Einwohner, Stuttgart aber 579 000. Nimmt man die Anzahl der Einwohner in den Metropolregionen Florenz (1,55 Millionen) und Stuttgart (2,7 Millionen) als Grundlage für den Bedarf an Bahnhofsgleisen, müssten es noch mehr Gleise sein.
- <sup>8</sup> Malmö widerlegt den Stresstest! Es wurde von Stuttgart-21-Befürwortern argumentiert, dass bei den 508 Zügen täglich, die für Malmö C für 2020 prognostiziert werden, die weit überwiegende Anzahl im Tiefbahnhof verkehren würden. Dies sei ein klarer Beleg für das überlegene Konzept des Tief-Durchgangsbahnhofes. Dem ist entgegenzuhalten, dass im Kopfbahnhof Malmö eher auf-

wendige Verkehre stattfinden, die lange Standzeiten von Zügen erfordern, während im Tiefbahnhof getaktete und standardisierte Verkehre ablaufen, die S-Bahn-ähnlich sind, mit drei Minuten Haltezeit auskommen und enge Takte ermöglichen. So gesehen erlaubt in Malmö gerade die Beibehaltung des Kopfbahnhofes dem neuen Tiefbahnhof hohe Zugzahlen, weil der Kopfbahnhof Züge aufnimmt, die im Durchgangsbahnhof die Bahnsteige zu lange blockieren würden. Eventuelle Verspätungen langlaufender Züge könnten den Tiefbahnhofstakt völlig durcheinander bringen, vor allem aber den integralen Taktfahrplan des angrenzenden Dänemark beschädigen (Kopenhagen und Malmö sind durch eine dicht befahrene Bahnstrecke miteinander verbunden).

S 21 verbaut durch die geplante Auflassung des Kopfbahnhofes diese Möglichkeiten total, obgleich hier wesentlich mehr Strecken aufeinandertreffen und obwohl hier weit mehr internationaler Verkehr stattfindet! Trotzdem werden für S21 laut Stresstest mehr Züge pro Stunde und Tag behauptet als vergleichsweise in Malmö jemals vorgesehen sind! Dabei erlauben die Personenstromanalysen auf den großzügigen Bahnsteigen Malmö weitaus mehr Fahrgastverkehr und die Fahrgastwechsel verteilen sich auf insgesamt vier Bahnhöfe: Malmö C, Malmö C Nedre, Triangeln und Hyllie. Zudem werden die Bahnhöfe in Malmö die ganze Nacht durchgehend mit hoher Frequenz betrieben.

- <sup>9</sup> Stockholm widerlegt angeblich überlastete Zulaufstrecken in Stuttgart! Nur in Stockholm wird an der sogenannten „Wespentaille“ eine Zulaufspitzenbelastung von 24 Zügen pro Gleis und Stunde erreicht. Hier bestand akuter Handlungsbedarf. In Stuttgart ist man davon weit entfernt. Selbst bei 50 Zügen/Stunde, die auch die NVG dem Kopfbahnhof zubilligt, reichen also die 6 Zulaufgleise plus die im Bedarfsfall mit nutzbaren 4 S-Bahn-Zulaufgleise von Cannstatt her (die mit 12 Zügen/Stunde belastet sind) völlig aus.
- <sup>10</sup> Citytunnel erschließen sinnvoll die Innenstadt. Die Bahnhöfe Triangeln, Hyllie (Malmö) und Odenplan, Station City sowie Stockholm Södra (Stockholm) erschließen die dortigen Innenstädte und wichtige Stadtgebiete nachhaltig. Stuttgart 21 mit seinen weitaus höheren Kosten konzentriert sich einseitig auf den Flughafen und lässt diese großartige Chance aus. Die bei S 21 zusätzlich geplante S-Bahnstation Mitnachtstraße kann nicht mit den zusätzlichen Bahnhöfen in Schweden verglichen werden – sie behindert und schwächt den S-Bahn-Verkehr massiv und ist nicht am wirklichen Bedarf orientiert.
- <sup>11</sup> Citytunnel Stockholm: 21 Quertunnel auf 6 Kilometer Tunnel!!
- <sup>12</sup> siehe „Memorandum of Understanding“
- <sup>13</sup> 6,5 Milliarden für S21 schon 2009 bekannt! Quelle: *Die Welt* vom 7.11.2011 – „Stuttgart 21 – Oettinger soll Kosten verheimlicht haben“. Genannt wird ein Kostenvolumen für Stuttgart 21 bis zu 6,5 Milliarden Euro bereits 2009. Die vereinbarte Kostengrenze betrug 4,5 Milliarden. Der Grund für die Verheimlichung dieser Zahl war laut „SPIEGEL“ und „Welt“ die Angst vor negativen Reaktionen der SPD und der Bevölkerung.
- <sup>14</sup> Fazit: In Zürich und Malmö laufen die Tiefbahnhofsgleise logischer Weise parallel zum Kopfbahnhof.
- <sup>15</sup> 72 km U-Bahn in Madrid: termingerecht und im Kostenrahmen gebaut!
- <sup>16</sup> Maximal 6 Kilometer.
- <sup>17</sup> Multi-Risiken für den Tiefbahnhof Stuttgart: Der Tiefbahnhof hat gleich zwei große Weichenvorfelder. Es entsteht eine riesige unterirdische Anlage, die statisch kaum beherrschbar ist; Stadtbahnkreuzungen, Grundierung in der Mineralwasserdeckschicht, unterdimensioniertes Grundwassermanagement und ein regelwidriges, extremes Gefälle führen zu unkalkulierbaren Kosten. Ein viergleisiger Tiefbahnhof benötigt maximal 12 Weichen, um jedes Gleis aus jeder Richtung anfahren zu können, das Projekt bleibt überschaubar....Der Tiefbahnhof S -21 sieht 48 Weichen vor, und doch können dabei nur 5 der 8 Gleise aus jeder Richtung angefahren werden!

<sup>18</sup> Zum Schluss zwei äußerst beschämende Statistiken für das deutsche Bahnwesen: Pro-Kopf-Investitionen in die Bahn/Jahr (lt. Allianz pro Schiene 2012):

Schweiz	358.-	
Österreich	230.-	
Schweden	164.-	
Niederlande	159.-	
Großbritannien	125.-	(sic!)
Spanien	114.-	
Italien	99.-	
Frankreich	90.-	
Deutschland	53.-	international gesehen ein lausiger Wert – auf diesem Hintergrund ist Stuttgart 21 punktuelle Geldverschwendung pur, während gleichzeitig das Netz herunterkommt.

<sup>19</sup> Investitionsvolumen Schiene zu Straße:

Österreich	257 zu 100
Schweiz	130 zu 100
Deutschland	81 zu 100.

**Unterstützerkonto der Parkschützer:**

Inhaber: Umkehrbar e.V.

Kto-Nr.: 7020 627 400

BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank)

Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.