



3

November 2011

Roter Turm

www.spd-ravensburg.de

Liebe Leserin, lieber Leser,

die SPD hat als erste Partei eine Volksabstimmung über Stuttgart 21 gefordert.

Natürlich gibt es auch in unserem Ortsverein unterschiedliche Meinungen zu diesem Thema. Hans-Dieter Georgii (Pro), Volker Petzold und Günther Biegert (Contra) stellen in dieser Ausgabe ihre Argumente vor.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen

Felix Rückgauer, Ortsvereinsvorsitzender

Politischer Martini der SPD Innenminister Gall zu Gast

Zum allerersten Mal kommt zum traditionellen Politischen Martini der SPD ein Minister nach Wolfegg. Reinhold Gall, Innenminister des Landes Baden-Württemberg, wird am Samstag, 12.11., ab 12 Uhr im Gasthaus Post die Hauptrede zum Thema „Sicherheit und Freiheit – ein Widerspruch?“ halten.

„Wir freuen uns, dass wir zum ersten Mal einen Minister beim Martini präsentieren können“, so der SPD-Bundestagsabgeordnete Martin Gerster, der zusammen mit Hilde Mattheis, MdB, dem SPD-Kreisverband Ravensburg und der SPD-Bundestagsfraktion den Politischen Martini organisiert.

Mit Uwe Stürmer, Leiter der Polizeidirektion Ravensburg, Friedrich Walz vom Technischen Hilfswerk und Claus Erb von der Freiwilligen Feuerwehr Ravensburg

Egal wie Sie zu diesem Bahnprojekt stehen: Gehen Sie am 27. November zur Abstimmung. Denn aufgrund des Quorums, ist die Volksabstimmung nur bei einer zahlreichen Teilnahme der Bürgerinnen und Bürgern gültig.

Also machen Sie mit, dass die erste Volksabstimmung in Baden-Württemberg ein Erfolg wird.



kommen zudem wichtige Vertreter von sicherheitsrelevanten Organisationen zu Wort.

Wolfeggs Bürgermeister Peter Müller wird Minister Gall für die Gemeinde persönlich begrüßen.

„Zu der Veranstaltung lade ich alle Interessierten herzlich ein“, so Gerster.

Um Anmeldung unter Angabe des Essenswunsches (Gans, vegetarisch) wird bis zum 7.11. gebeten (martin.gerster@bundestag.de).

Termine

- 02.11.2011, 15 Uhr-17 Uhr
Bürgersprechstunde von
Martin Gerster, MdB in
seinem Wahlkreisbüro in
Biberach
- 12.11.2011, 12 Uhr
Politischer Martini mit
Innenminister Reinhold Gall
(SPD) in Gasthaus „Post“ in
Wolfegg
- 01.12.2011
Öffentliches Bildungsforum
der SPD-Landtagsfraktion
mit SPD-Kultusministerin
Gabriele Warminski-
Leitheußer
- 04. - 06.12. Bundesparteitag
der SPD in Berlin
- 28.01.2012
Kreisdelegiertenkonferenz
mit Neuwahlen zum
Kreisvorstand in Wolfegg

„Mit den Europa-Verhandlungen ist es wie mit dem Liebesspiel der Elefanten: Alles spielt sich auf hoher Ebene ab, wirbelt viel Staub auf - und es dauert sehr lange, bis etwas dabei herauskommt.“

Willy Brandt

Ravensburger Modellschule: St. Florian auf der Schulbank?

Keine Frage: Eine chancengleiche, innovative Schule, in der alle Schülerinnen und Schüler stressfrei gemeinsam nach ihren Möglichkeiten gefordert und gefördert werden - das war schon immer weit mehr als nur eine Wunschvorstellung der Sozialdemokratie. Deshalb ist die Fraktion den Weg in Richtung auf eine solche Modellschule von Anfang an engagiert mitgegangen. Exkursionen nach Tübingen, Bürglen (Schweiz) und Starnberg, an denen Gisela Müller und Wolfgang Engelberger teilgenommen haben, haben uns gezeigt, wie es gehen könnte. Unsere Meinungen im Beirat für Schulentwicklungsplanung und im Ausschuss für Schule und Bildung sind gefragt. Schullexperten aus ganz Baden- Württemberg blicken nach Ravensburg. So weit- so gut!

Nun sind die Dinge seit der Landtagswahl bekanntlich gewaltig ins Rollen gekommen. Aus Stuttgart werden die freie Wahl der Eltern für die weiterführenden Schularten und die Gemeinschaftsschule als alternatives Modell angekündigt. Norbert Zeller (SPD) und Rudi Bosch (Grüne) sind mittlerweile in der Stabstelle der Landesregierung angesiedelt. Die Frage für uns in Ravensburg ist jetzt: Werden wir aus Stuttgart eingeholt oder gar überholt? Haben die vielen fleißigen Schulentwicklungshelfer für den Papierkorb gearbeitet?

30 Gemeinschaftsschulen soll es nach dem Willen der grün- roten Landesregierung landesweit geben. Ob Ravensburg dazu gehört, hängt

davon ab, ob sich aufgeschlossene Eltern, engagierte Lehrer und eine fortschrittliche Schulleitung finden, die sich dieser sicherlich sehr lohnenswerten Aufgabe stellen. Der sommerliche Theaterdonner um den künftigen Standort dieser Schule hat gezeigt, wie groß der Informationsbedarf des angesprochenen Personenkreises ist. Wir haben in unserer Fraktion (und im Gegensatz zu anderen Fraktionen) stets gesagt, was wir meinen und es auch so gemeint, wie wir´s gesagt haben. Jetzt tut Aufklärung Not – eine Aufgabe, der wir uns gemeinsam mit der Verwaltung und vielen aufgeschlossenen Mitgliedern des Gemeinderats gerne stellen.

Nur eines ist sicher: Wenn wir uns nach dem St. Florians-Prinzip nicht entscheiden können, **wo** diese neue Schulform entstehen soll, dann werden unsere Kinder und Enkel auch künftig in die Schulen von Oma und Opa gehen. Wir sollten jetzt zwar nichts über's Knie brechen, aber das Projekt halt auch nicht auf den St. Nimmerleinstag verschieben. Die Fraktion wird alles daran setzen, dass es in dieser Frage zügig weiter geht und deshalb gemeinsam mit anderen aufgeschlossenen Fraktionen für den notwendigen Entscheidungsdruck sorgen. Das sind wir unseren Schülerinnen und Schülern schuldig!

Wolfgang Engelberger



Wolfgang Engelberger

Gemeinderat seit 1994

Mitglied u.a. im:
Altstadtbeirat
Ausschuss f. Bildung u. Schule
Beirat f. Schulentwicklung
Kulturforum
Sozialausschuss
Stiftungsrat Bruderhaus

Bundeswehrstandorte Laupheim und Ummendorf Martin Gerster, MdB: „Viele können aufatmen.“ In Laupheim fallen 120, in Ummendorf 40 Posten weg

Der SPD-Bundestagsabgeordnete Martin Gerster begrüßt die Entscheidung von Bundesverteidigungsminister de Maizière, die Bundeswehrstandorte Laupheim und Ummendorf zu erhalten.

„Das ist eine gute Nachricht für unsere Region und alle, die so lange von der Bundesregierung hingehalten wurden“, so der 40-Jährige. „Mein Dank gilt allen, die sich in den letzten Wochen und Monaten auf verschiedenen Ebenen für Laupheim und Ummendorf eingesetzt haben. Insbesondere ist der Einsatz des Innenministers des Landes Baden-Württemberg, Reinhold Gall,

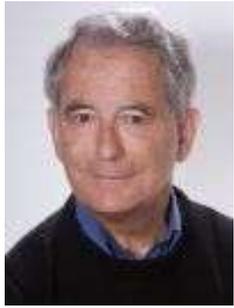
SPD, zu würdigen, der als einziger Minister bereit war, nach Laupheim zu kommen und die über 10.000 Unterschriften aus der Region an das Bundesverteidigungsministerium zu überreichen.“

Trotz der grundsätzlichen Entscheidung, die Standorte Laupheim und Ummendorf zu erhalten, darf laut Gerster nicht verschwiegen werden, dass auch in Laupheim und Ummendorf Posten gestrichen werden. Von den 1750 Posten werden in Laupheim 120 wegfallen; in Ummendorf sind es 40 von 200 Posten.



Martin Gerster, MdB
Poststr. 7, 88400 Biberach
Tel. 07351/3003000
Fax 07351/3003001
martin.gerster@wk.bundestag.de
www.martin-gerster.de

Stuttgart 21 – Pro und Contra



Hans-Dieter Georgii

Richter a.D.
ehem. Landgerichts-
präsident in Ravensburg
und Dresden
ehem. Mitglied des
Landesverfassungsgerichts
in Leipzig

Pro: Warum ich für Stuttgart 21 bin !

Wir im Süden sind angewiesen auf eine gute Anbindung in Ulm an das deutsche Schienennetz!

Schon immer benütze ich für meine Reisen die Bahn, soweit es für mich zeitlich vertretbar ist. Fast immer suche ich in Ulm den Anschluss an das deutsche, ja an das europäische Schienennetz. Das gilt auch für Flugreisen, für die ich mehr die Flughäfen in Stuttgart, Frankfurt und München als in Friedrichshafen benütze. Deshalb ist für mich eine gute Anbindung an dieses Netz wichtiger als die Elektrifizierung der Südbahn.

Der heutige Zustand der Bahnlinie zwischen Stuttgart und Ulm ist sehr schlecht.

Diese Strecke kann nur so langsam befahren werden, dass der ICE und der IC gleich langsam fahren wie die Regionalzüge. Wenn hier für die Fernzüge keine Besserung eintreten wird, werden wir in Ulm bald von den Fernzügen aus München abgehängt werden, da diese viel schneller direkt an Frankfurt und damit an den größten Teil des deutschen Netzes angebunden sind. Wer will noch über Ulm nach Stuttgart bummeln, wenn er viel schneller ins Rheinland, nach Hamburg und Berlin reisen kann? Ohne Reisende aus dem Raum München werden sich leistungsfähige Fernzüge über Ulm nicht lohnen. Heute ist die Strecke so dicht befahren, dass man dort keine weiteren Güterzüge einsetzen kann. Wenn alle Fernzüge entfallen werden, wird man weitere dringend notwendige Güterzüge fahren lassen können. Wir sollten auch nicht die Hunderttausende vergessen, die zwischen Geislingen und Stuttgart ständig von diesen durch dichtest besiedeltes Gebiet fahrende Züge geplagt werden.

Wir sollten die neue Streckenführung zwischen Ulm und Stuttgart nicht trennen von dem neuen Tiefbahnhof.

Selbstverständlich kann man beide Projekte getrennt ausführen. Aber erst beide zusammen bilden für jedes einzelne beider Projekte die erwünschten Vorteile, die den Aufwand rechtfertigen. Der Flughafen Stuttgart ist und bleibt der wichtigste für Baden-Württemberg und muss deshalb gut angebunden werden. Bisher ist er – insbesondere von Süden extrem schlecht zu erreichen, stets nur über den Hauptbahnhof. Von Ravensburg wäre der Flughafen eine Stunde schneller zu erreichen als bisher. Deshalb fahren die meisten Leute von Ravensburg mit dem Auto dorthin statt mit der Bahn.

Ohne den Tiefbahnhof wäre dies nicht möglich.

Ähnliches gilt für die Verbindungen aus Tuttlingen, Tübingen und Konstanz.

Der Durchgangsbahnhof wird schon als solcher, erst recht aber bei der Lage von Stuttgart viel leistungsfähiger sein als der Kopfbahnhof.

Dabei kann es nicht entscheidend auf die Dauer der Haltezeiten ankommen, denn diese werden benötigt, um ein bequemes Aus- und Einsteigen und das Ausgleichen von Verspätungen zu ermöglichen.

Die Leistungsfähigkeit des Bahnverkehrs im Knoten Stuttgart wird primär durch die Zu- und Abfahrtsgleise beschränkt - nicht durch die Anzahl der Bahnsteige. Der Bahnknoten hat zusammen nur fünf Gleise für alle Zu- und Abfahrten. Sie müssen den gesamten Fern- und Regionalverkehr bewältigen. Künftig soll es dafür acht optimiert angelegte Gleise geben. Deshalb wird der Tiefbahnhof mit acht Bahnsteigen sehr viel leistungsfähiger als ein Kopfbahnhof mit 16. Es werden sich die Wege der ein- und ausfahrenden Züge nur noch selten überschneiden.

Auch die Region Stuttgart wird große Vorteile von dem Durchgangsbahnhof haben.

Aus dem Großraum Stuttgart mit bald 5 Millionen Einwohnern werden viel mehr schnelle Regionalzüge eingesetzt werden, die durchfahren können z. B. zwischen Heilbronn und Tübingen, Pforzheim und Aalen, Göppingen und Herrenberg, Schwäb. Hall und Vaihingen/Enz sowie nicht an allen S-Bahnhaltepunkten halten. Diese durch kurze Fahrzeiten attraktiver werdenden Strecken werden viele Autofahrer auf die Bahn umsteigen lassen und völlig unwirtschaftliche Staus verhindern. Wir im Süden sollten auch nicht die außerordentlichen Chancen für die zentrale Stadtentwicklung in Stuttgart übersehen. Diese Entwicklung im Zentrum wird sehr stark den Flächenverbrauch um die Großstadt herum einschränken.

Zu den Kosten

Dazu kann ich nur sagen, dass ich nichts dagegen einzuwenden habe, wenn sie eingehalten werden. Aber ich halte es nicht für korrekt zu verlangen, dass nach jahrelangen Verzögerungen und hohem teurem Durchsetzungsaufwand die Kosten nicht – und seien es um 10% - sollen steigen dürfen.

Stuttgart 21 ist reif für die Realisierung.

Wenn ein solches Großprojekt alle wichtigen und richtigen, planerischen und rechtlichen Hürden überwunden hat, dann soll man es auch realisieren. Wer sich für unseren Staat interessiert hat, hat sich schon vor 10 Jahren in den Medien gut informieren können über dieses Projekt, wie ich es auch getan habe. Wer zu spät aufwacht, sollte akzeptieren, dass eine aus eigenem Verschulden verpasste Mitwirkung nicht mehr nachgeholt werden kann, insbesondere nicht mit intoleranter Gewalt.



Volker Petzold

Architekt



Günther Biegert

Lehrer a.D.

· Der Bahnhof steht zu Recht unter Denkmalschutz. Was dem Bombenhagel des Zweiten Weltkriegs entging, zerstört jetzt die Deutsche Bahn.

· S21 ist überhaupt kein Bahnprojekt, sondern vor allem ein gigantisches Grundstücksgeschäft. Schon jetzt erfüllt der Kopfbahnhof bestens seinen Zweck und könnte durch eine wesentliche kostengünstigere Modernisierung noch erheblich an Leistungsfähigkeit dazu gewinnen.

· Der versprochene Zeitgewinn zwischen Ulm und Stuttgart hat mit dem Durchgangsbahnhof S21 nichts zu tun. Erreicht wird dies allein mit dem Bau der Schnellbahnstrecke über die Schwäbische Alb, gegen die kein Vernünftiger etwas einzuwenden hat.

· Die Untergrundverhältnisse im Stuttgarter Kessel sind mehr als problematisch. "Unten" sind nicht nur die Thermalquellen gefährdet. "Oben" kommt es auch zu massiven Eingriffen in den Stadtpark.

· Die bisher noch nicht befriedigend funktionierende Anbindung des Flughafen Echterdingen lässt sich - wie zukünftig auch in München - mit einer schnellen S-Bahn einrichten.

· S 21 wird mit den (bisher) von der Bahn eingestandenen Kosten von 4,089 Mrd. Euro, wie ein "Geldsauger" für alle wichtigen Projekte im Süden wirken. Schon jetzt hat Verkehrsminister Ramsauer (CSU) mit dem Verzicht der Elektrifizierung der "Südbahn" Oberschwaben einen schmerzhaften Tiefschlag versetzt.

Nicht nur aus der Kommunalpolitik ist bekannt: Je größer ein Bauvorhaben, desto höher die Überschreitung der Bausumme. Aber auch: Man wählt einen niedrigen Ansatz, gewinnt das Votum der Volksvertreter, fängt an zu bauen. Die Kosten steigen und steigen und die Entscheidung kann im Nachhinein nicht mehr zurück genommen werden.

Contra: Auch wir sind gegen Stuttgart 21

Die ganze SPD in Baden-Württemberg ist dafür, der SPD-Kreisverband ist dafür, die SPD in Ravensburg und Eschach ist dafür?

Von wegen. Unsere Argumente fürs "Oben bleiben":

· Statt sich an den schönen Hängen und Weinbergen einer Großstadt zu erfreuen, wird der Bahnreisende eine "Tauchfahrt" in einer Tunnelröhre erleben.

· Ein Kopfbahnhof ist an Übersichtlichkeit nicht zu übertreffen. Alle ein- und ausfahrenden Züge fahren auf der gleichen Ebene und sind für den Reisenden mit einem Blick zu erfassen. Das Umsteigen erfolgt immer auf gleichem Niveau. Lästige Über- oder Unterquerungen der Gleise, wie beispielsweise in Ulm, entfallen. Viele große Stadtbahnhöfe (Paris, Frankfurt, München, Dresden) haben deshalb Kopfbahnhöfe.

· Die Bahnhofshalle wird sich nicht mehr von den öden Wartesälen an Haltestellen entlang der Südbahn unterscheiden. Weil zukünftig alles im Untergrund stattfindet, besteht für Reisende kein Grund mehr, die Halle oben zu betreten.

Volksabstimmung über das Kündigungsgesetz zum Bahnprojekt Stuttgart 21

Am 27.11.2011 entscheiden die wahlberechtigten Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger über das Kündigungsgesetz zum Bahnprojekt Stuttgart 21 ab. Es wird entschieden, ob das Land Baden-Württemberg von den finanziellen Verpflichtungen am S21-Vorhaben zurücktreten soll.

Auf dem Stimmzettel heißt es: „*Stimmen Sie der Gesetzesvorlage 'Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21' (S21-Kündigungsgesetz) zu?*“

Wer mit JA stimmt, stimmt für die Kündigung der

Verträge und für den Ausstieg des Landes an der Finanzierung des Bahnprojekts Stuttgart 21.

Wer mit NEIN stimmt, stimmt gegen die Kündigung und für den Weiterbau von Stuttgart 21.

Egal wie Sie sich entscheiden, beteiligen Sie sich an der ersten Volksabstimmung in Baden-Württemberg. Denn nur bei einer großen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürgern, ist die Volksabstimmung gültig.

Informationen über die Volksabstimmung und über Stuttgart 21 (Pro und Contra) erhalten Sie im Internet unter www.volksabstimmung2011.de.

Ramsauer hält Wort

Irgendwie scheint da was schief zu laufen: Nach den regelmäßigen Ankündigungen der hiesigen CDU über den Weiterbau der B30 und den Ausbau der Südbahn, müsste doch auch der Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) mittlerweile die Termine für die beiden Spatenstiche in seinem Kalender stehen haben. Aber die Verkehrsinfrastruktur in unserer Region bleibt weiterhin auf der Strecke. Ob Südbahn, B30 oder Verkehrsprojekte in anderen Regionen: Nach und nach werden Zusagen nicht eingehalten oder Projekte gestrichen. Dem Minister fehlt das Geld. Zumindest behauptet er das.

Früher hatte sich Peter Ramsauer gegen eine Autobahn-Maut ausgesprochen. Nun setzt er sich vehement für deren Einführung ein, da ihm Geld für den Straßenbau und den Erhalt der Straßen fehle. Außerdem sollen die ausländischen Autofahrer so an den Kosten beteiligt werden. Doch wie sieht die Realität aus?

Einnahmen: Der deutsche Fiskus nimmt von den Straßenbenutzern jährlich ca. 53 Mrd. Euro über Steuern (Kfz-, Mineralöl-, und anteilige Mehrwertsteuer) und LKW-Maut ein. Etwa 17 Mrd. Euro werden für das Straßennetz verwendet. Die restlichen Milliarden fließen in den Gesamthaushalt. Eigentlich fehlt es hier nur an der richtigen Verteilung der eingenommenen Gelder.

Ausländische Verkehrsteilnehmer: Die ausländischen LKW entrichten bereits die LKW-Maut, daher sind von ihnen keine Mehreinnahmen zu erwarten. Verbleiben noch ca. 5% ausländische PKW die jährlich auf deutschen Autobahnen unterwegs sind. Da sie meist bei uns tanken, beteiligen sie sich über diesen Weg an den Infrastrukturkosten.

Entlastung der Autofahrer durch Senkung der Kfz-Steuer: Da der Verkehrsminister Ramsauer durch die PKW-Maut Mehreinnahmen für seinen Haushalt möchte, ist eine Entlastung der Autofahrer unwahrscheinlich. Es blieben ihm nur die Maut-Einnahmen der 5% ausländischen Autobahnnutzer, die durch die Verwaltungskosten der Maut aufgebraucht würden. Außerdem verbietet das EU-Recht die Ungleichbehandlung deutscher Autofahrer und Autofahrer aus anderen EU-Ländern. Man kann also dieses Argument als Stammtischparole bezeichnen.

Vignette oder Streckenmaut? Eine Vignette ist sozial ungerecht und ökologisch blödsinnig. Es wird nicht unterschieden zwischen Viel- und Wenigfahrern, großen und kleinen Autos. Eine Streckenmaut wäre da gerechter, aber es müssten dazu alle PKW mit Erfassungsgeräten ausgestattet werden. Der Verwaltungs- und Erhebungsaufwand wäre erheblich höher. Und was machen dann ausländische Autofahrer?

Gerne wird, wie im Falle des Weiterbaus der B30, die Privatfinanzierung in Spiel gebracht. Ein Investor baut die Straße und erhält für einen

gewissen Zeitraum die Einnahmen aus der LKW-Maut. Nun muss man zuerst einmal festhalten: Der Bundesstraßenbau ist Sache des Bundes und er nimmt dazu jährlich ca. 53 Mrd. Euro von den Straßenbenutzern ein. Eine private Finanzierung von Straßen ist im Grunde ein Armutszeugnis. Derzeit wird geprüft, ob dieses Modell für die B30 in Frage kommt. Wichtig wird dabei die Ausgestaltung der Verträge mit einem möglichen Investor sein.

Anfang September konnte man noch in der Schwäbischen Zeitung lesen, dass die **Elektrifizierung der Südbahn** bis Ende 2015 abgeschlossen sei. Möglich sei dies durch eine gemeinsame Finanzierung des Landes und Bundes, so die Zusage aus dem Bundesverkehrsministerium. Keine Woche später ist an gleicher Stelle zu lesen, das Projekt ist aus dem mittelfristigen Finanzplanentwurf gestrichen worden. Ein Affront nach vorher gemachten Zusagen. Eine Verzögerung von weiteren fünf Jahren ist zu befürchten. Schon jetzt kann man nach Österreich mit den Dieselnügen nicht mehr fahren. Und sollte Stuttgart 21 vorher kommen ist Stuttgart mit den Dieselloks auch nicht mehr zu erreichen. Dann sind wir endgültig im Verkehrsnirwana gelandet. Auch der Ausbau der Gäubahn und die Ertüchtigung der Rheintalbahnhof stehen auf der Kippe. Für den Schienenverkehr wäre generell mehr Geld vorhanden. Die Netzsparte der Deutschen Bahn reicht Gewinne von bis zu 700 Mio. Euro im Konzern weiter. Geld, das man besser in anstehende Schienenprojekte stecken könnte.

Eine weitere zeitliche Verschiebung beider Verkehrsprojekte in die Zukunft können wir uns einfach nicht leisten. Denn dies hätte zur Folge, dass diese den Steuerzahler weitere Steuergelder kosten würde. Gerade im Falle der B30 wurden etliche bauliche Veränderungen und Vorbereitungsmaßnahmen getroffen. Diese würden bis zur eigentlichen Nutzung weiterhin brach liegen und müssten in diesem Fall zuvor saniert werden. Dazu kämen die Sanierungskosten, der durch ein noch höheres Verkehrsaufkommen genutzten Strassen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat im Grunde das getan, was er nach dem Regierungswechsel in Baden-Württemberg angekündigt hat: Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg genau zu überprüfen. Wohl als Bestrafung für das Ergebnis der Landtagswahl. Für Oberschwaben bedeutet das, dass die für unsere Region wichtigen Verkehrsprojekte weiterhin nicht realisiert werden. (FR)

Impressum:

SPD Ravensburg

Felix Rückgauer

Weingartshofer Str. 9

88214 Ravensburg

Telefon: (0751)76 32 46

E-Mail:

spd-felix@rueckgauer-rv.de

Web: www.spd-ravensburg.de

Redaktion:

Brigitte Eichhorn-Schmiedel (BES)

Ingrid Staudacher (IST)

Christel Ulmer (CU)

Volker Petzold (VP)

Felix Rückgauer (FR)

SPD-Onlinezeitungen

■ Roter Turm spd-ravensburg.de

■ Roter Seehas
spd-bodenseekreis.de

■ 's Rote Füchsle spd-ehingen.de

■ Bibervision spd-biberach.de

