

Rede von **Jürgen Resch**, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), auf der 438. Montagsdemo am 22.10.2018

Drei Jahre Dieselgate und immer noch keine saubere Luft in Stuttgart

Liebe Stuttgarter Mitbürgerinnen und Mitbürger, liebe Freunde einer sauberen Luft für Stuttgart,

ich freue mich sehr über die Einladung und die erneute Möglichkeit, Ihnen heute erläutern zu dürfen, warum ausgerechnet Ihre Heimatstadt Stuttgart mit die schmutzigste Luft aller Großstädte in Deutschland hat – und was getan werden muss, dass sich dies kurzfristig ändert.

Im 8. Jahr wird in Stuttgart der Luftqualitätswert für Stickstoffdioxid überschritten – zur Erinnerung, dieser beträgt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel. Die Maximalwerte lagen am Samstag bei $135 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft an der Hohenheimer Straße und $118 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft am Neckartor. Im Jahresmittel sind wieder über $70 \mu\text{g}$ zu erwarten, das ist fast 75 % Überschreitung der für EU-Bürger geltenden Grenzwerte, und ist 2,5 mal so hoch wie der NO_2 -Grenzwert für Schweizer Bürger, der bei $30 \mu\text{g}$ liegt.

- Wie kann es sein, dass ausgerechnet das reiche Stuttgart, Sitz dreier Weltkonzerne – Daimler, Porsche und Bosch – eine derart schlechte Luft hat?
- Wie kann das sein – angesichts der höchsten Dichte neuester Euro 5- und Euro 6-Diesel aus überwiegend heimischer Fertigung?

Die Antwort: Gerade *neil* in Stuttgart ein so hoher Anteil an Dieselfahrzeugen der Marken Daimler, Smart, Setra, Evobus, Mercedes, Audi und Porsche unterwegs sind, ist die Luft hier so schlecht.

Die Deutsche Umwelthilfe hat die realen Stickoxid- und CO_2 -Emissionen von über 100 Diesel- und Benzin-Pkw in unserem in Berlin ansässigen Emissions-Kontroll-Institut auf der Straße nachgemessen und auch die realen Abgaswerte bei Temperaturen zwischen $+10$ bis -5 Grad untersucht. Das sind die überwiegenden Temperaturen zwischen September und April eines jeden Jahres, die Zeit, in der wir interessanterweise ja auch die höchsten Luftbelastungswerte messen und die schlimmsten gesundheitlichen Folgen feststellen.

Auch drei Jahre nach Bekanntwerden des Abgasskandals sind die Ergebnisse unserer Messungen nicht besser geworden. Egal ob Euro 4, Euro 5 oder Euro 6 – der Betrug bei NO_x und CO_2 Werten hat sogar zugenommen: Überschreitet ein Euro 4-Fahrzeug den Grenzwert für Stickoxid um das knapp dreifache, sind Euro 5 bereits 5mal und Euro 6-Diesel auf der Straße 5,5 mal schmutziger als im Labor. Jeweils bei vergleichbarer Fahrweise gemessen.

Dabei ist besonders alarmierend, dass die Stickoxid-Emissionen im für die Gesundheit besonders sensiblen Winterhalbjahr bei den Euro 6 Diesel-Pkw nochmals deutlich höher sind. Nur 8,4 Prozent der von uns gemessenen Euro 6 Diesel-Pkw halten den Euro 6-Grenzwert von $80 \text{ mg}/\text{km}$ für Stickoxide ein. Damit zeigen sie aber auch, dass es technologisch möglich ist, den Grenzwert einzuhalten.

Über Jahre wurde versprochen, mit der Erneuerung der Fahrzeugflotte und vielen Euro 6-Dieseln werde die Luft von alleine wieder gut. Tatsächlich sind alle Luftreinhaltepläne Deutschlands an diesem Punkt gescheitert. Nicht nur sind die Euro 6-Diesel schmutzig: Wir finden sogar die höchsten Belastungswerte insgesamt bei Euro 6-Modellen.

Hier zwei Beispiele mit Bezug zu Baden-Württemberg: Der Audi A8 in der Regierungsversion mit 1.422 mg ($17,8 \times$) und die Mercedes B-Klasse mit 1.039 mg NO_x und 13-facher Überschreitung in der Spitzengruppe der Luftverpester.

Stuttgart ist auch Sitz einer grün geführten Landesregierung. Und das bereits im 7. Jahr. Also – Ausreden auf die Schuld von Vorgängerregierungen ziehen bei Dieselgate nicht. Was hören wir aus der Staatskanzlei

zu einem seit 20 Jahren organisierten kriminellen Kartell von Bosch, Daimler, Porsche, Audi – und zur Ergänzung BMW und VW? Nichts – ein lautes Schweigen! Und was hören wir zur Übernahme der Verantwortung des „Stolzes der baden-württembergischen Industrie“ für die schlechteste Luft in ganz Deutschland? Ebenfalls nichts. BaWü fordert weder die gesetzlich vorgeschriebenen 5.000 € Strafe für jedes Betrugsauto noch die verbindliche Nachrüstung aller Betrugsdiesel im Rahmen eines industriellen Rückrufs.

Die Folgen dieser Politik gegen die Menschen in Stuttgart und anderen Orten im Ländle und in Deutschland? An jeder zweiten verkehrsnahen Messstelle werden die Luftreinhaltewerte für das Dieselabgasgift Stickstoffdioxid überschritten. Am schlimmsten ist die Luftbelastung ausgerechnet hier in der grünen Landeshauptstadt Stuttgart, wo eigentlich besonders viele neue Mercedes, Porsche und Audi unterwegs sind. Im Winterhalbjahr bei Temperaturen wie jetzt und kälter steigen die NO_x-Emissionen gerade dieser Fahrzeuge sogar nochmals stark an, weil die Hersteller zu den sonstigen illegalen auch noch temperaturgesteuerte Abschaltvorrichtungen aktivieren und den Stuttgarter Kessel regelrecht mit dem Dieselabgasgift NO₂ fluten!

Nicht nur alte und gesundheitlich vorbelastete Menschen, sondern auch Kinder sind durch die giftigen Abgase besonders gefährdet. Vor besonders sensiblen Standorten wie Kindertagesstätten wurden zum Teil erschreckend hohe Werte ermittelt: In der Pragstraße in Stuttgart, unmittelbar am Tierpark, wurde ein Wert von 67,8 µg/m³ ermittelt.

Bei unseren bundesweiten Citizen-Science-Messungen zeigte sich, dass an vielen Messstellen der geltende Grenzwert in zwei Metern Höhe gerade noch eingehalten wurde. In Atemhöhe der Kinder wurden jedoch Werte von 40 µg/m³ und mehr ermittelt. An einem Kindergarten an der Stammheimer Straße in Stuttgart wurde in zwei Metern Höhe der geltende Grenzwert eingehalten, auf Kinderhöhe aber mit 40,8 µg/m³ überschritten.

Doch nun vor der Hessenwahl will die Bundesregierung das Problem mit der schlechten Luft in Deutschland lösen. Am 1. Oktober verkündete die Bundesregierung nach drei Jahren Brütens, wie wir die Folgen des größten Industrieskandals der Nachkriegsgeschichte lösen können: Heraus kam eine neue Rabattaktion, in deren Rahmen die besonders schmutzigen Euro 6a-c-Diesel-Gebrauchtwagen verramscht werden. Und durch eine Hardware-Nachrüstung, bei der sich der betrogene Dieselbesitzer selbst um den neuen Kat kümmern und seinen Hersteller bitten soll, freiwillig die Kosten zu übernehmen. Keine Stunde dauerte es, bis die Dieselskonzerne laut lachend jegliche Kostenübernahme verweigerten und sich über die neue Verkaufsförderaktion für die Diesel-Resterampe freuten.

Es ist doch absurd, einen drei Jahre alten EU 5-Diesel zu verschrotten! Bauen die deutschen Hersteller nur noch Einweg-Autos? Die genau eine Abgasstufe lang halten?

Ganze 2-4 Stunden dauert der Werkstattaufenthalt, und eine neue Abgasanlage mit SCR und Harnstofftank ist eingebaut – wenn die Hardware-Nachrüstung wie von uns gefordert im Rahmen eines industriellen Rückrufs erfolgt. Die Reinigungsleistung beträgt 85-93 %, das zeigen unsere Messungen.

Bei einer defekten Bremse gäbe es keine Diskussion. Aber bei einer defekten Bremse für die Luftschadstoffe – an der mehr als dreimal so viele Menschen sterben als an Verkehrsunfällen – wird getan, als handele es sich um eine Nebensächlichkeit. Und daher nur die Bitte der Bundesregierung.

Gestern nun legte die Auto-Kanzlerin Merkel nach: Sie will einfach die Grenzwerte in Deutschland von 40 auf 50 µg heraufsetzen und damit Diesel-Fahrverbote für die meisten Städte verhindern. Das verstößt zwar gegen europäisches Recht und wird sofort von den Gerichten kassiert werden. Aber – so ihr Kalkül – für die Hessenwahl reicht es.

Ich bin mir sicher, dass die Wähler diese Trickserie durchschauen. Ganze 10% der Bürger halten die Diesel-Politik in Bund und Ländern für gut. Ich kenne keine andere Regierungsinitiative mit einer so schlechten Bewertung. 80% der Bürger fordern, die Automobilindustrie für alle Kosten der Hardware-Nachrüstung aufkommen zu lassen.

Heute wissen wir, dass praktisch alle deutschen wie internationalen Dieselhersteller bei insgesamt 11 Mio. Fahrzeugen der Abgasstufe EU 5+6 betrogen haben. Allein in Deutschland!

Eine besonders unrühmliche Rolle spielt dabei die Daimler AG, der wir seit Dezember 2015 alarmierende Stickoxidwerte und Anfang Februar 2016 als erstem deutschen Fahrzeughersteller die Verwendung einer rechtswidrigen Außentemperatur-Abschalteinrichtung nachweisen konnten.

Mercedes Diesel Euro 6 mit Renault-Motor und Speicherkat schalten dabei bei +17 Grad und darunter die ordnungsgemäße Abgasreinigung ab, das sind 80% der Jahreszeit. Aber selbst originale Mercedes Motoren wie in C- und E-Klasse verbaut mit teurem SCR schalten bei etwas unter +10 Grad Celsius ab. Das sind knapp 50% der Jahreszeit.

Ich möchte Ihnen heute einige weitere illegale Software-Innovationen des Konzerns mitteilen, der gerne damit wirbt „das Beste oder nichts“ zu verkaufen. Urteilen Sie selbst: Was halten Sie von einer Umschaltfunktion BIT 13: sobald nach Anlassen mehr als 16 Gramm NOx ausgestoßen wurde, schaltet die Software in den Schmutzmodus. Das entspricht dem US-Autobahntest. Dann gibt es die Umschaltfunktion BIT 14 nach gewissen Zeiten und Außentemperaturen. Bit 15 schließlich schaltet nach 26 gefahrenen Kilometern in den Schmutzmodus.

Besonders perfide finde ich die Schaltung, nach einer schnellen Fahrt über die Autobahn und Einfahrt in die Stadt im Schmutzmodus dauerhaft zu verbleiben. So einen Test gibt es im Zulassungsverfahren nicht – die Daimler-Software ist sich also sicher, dabei nicht erwischt zu werden.

Warum macht die Autoindustrie dies? Um wenige hundert Euro einzusparen z. B. für eine bessere Beschichtung des Kats und einen ausreichend großen AdBlue-Tank. Herr Zetsche – es ist schäbig, wie Sie mit ihren Mitarbeitern umgehen, die bis vor drei Jahren geglaubt haben, nur „das Beste oder nichts“ zu produzieren. Und noch schäbiger, wie Sie ihre Kunden betrügen und tausendfaches Leid in unsere Städte tragen!

Wie kein anderer Autobauer versuchte Daimler, die Veröffentlichungen der Deutschen Umwelthilfe von für ihn negativen Messergebnissen zu verhindern. In meiner langjährigen hauptberuflichen Arbeit in Umweltverbänden bin ich noch nie so vielfältig und so lange massiv bedroht worden. Beginnend mit einer zwischenzeitlich vom Berliner Landgericht wieder aufgehobenen Einstweiligen Verfügung mit angedrohter Strafe von bis zu 250.000 Euro, ersatzweise 6 Monate Haft.

Ende Dezember 2016 hat uns das Hamburger Landgericht endgültig Recht gegeben und diesen Versuch von Daimler verurteilt. Ich zitiere aus dem Urteil und bin mir der möglichen Folgen bewusst. Zwei Zeitungen, die dies in ihren Berichten taten, bekamen unmittelbar Ärger mit Daimler-Anwalt Prof. Schertz: *„Bedeutend war... wie betroffene Automobilhersteller mit dem Thema umgehen. Insoweit kam dem Bericht, dass die Daimler AG über ihren Rechtsanwalt, den Kläger, bereits vor Veröffentlichung der Testergebnisse unter bestimmten Voraussetzungen juristische Schritte androhte, erhebliche Bedeutung zu. Es kann nicht angehen, einem Verein, der sich im Bereich der öffentlichen Meinungsbildung einbringt, bestimmte Berichte zu verbieten und ihm gleichzeitig zu untersagen, den Anlass des von ihm verlangten Schweigens nicht zu veröffentlichen.“*

Unmittelbare Folge unserer, nach Meinung der Landgerichte Berlin und Hamburg, wichtigen Beiträge zur „öffentlichen Meinungsbildung“ ist die Erkenntnis, dass alle Diesel-Pkw-Hersteller in Europa illegale Abschalteinrichtungen verwenden. Diese rechtliche Einschätzung auch des Gutachters für den Untersuchungsausschuss des Bundestages, Prof. Führ, teilen zwischenzeitlich auch die Strafverfolgungsbehörden, die wie die Staatsanwaltschaft in Stuttgart und die US-Umweltbehörde von Millionen Betrugs-Daimler ausgehen.

Strafrechtliche Ermittlungen im In- und Ausland laufen bereits gegen VW, Opel, Porsche und Audi, seit Januar 2017 gegen Fiat Chrysler und seit März 2017 auch gegen Renault und gegen die Stuttgarter Daimler AG. In Frankreich fordert die Antibetrugsbehörde insgesamt 18,3 Mrd. Euro Strafe von Renault, Peugeot Citroen und Fiat Chrysler.

Die deutschen Autokonzerne, allen voran die in der Welthauptstadt versammelten Unternehmen Daimler, Porsche und Bosch sind dabei leider nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems.

Sie setzen auf Unmündigkeit des Bürgers und verhöhnen sogar ihre Kunden. Warum verbieten Daimler, Porsche, Audi & Co. dem Kraftfahrtbundesamt, den Besitzern von Diesel-Fahrzeugen mitzuteilen, bei welcher Geschwindigkeit, Beschleunigung, bei welcher Außentemperatur oder Bewegung des Lenkrads aus einem sauberen Euro 6 Diesel eine lebensgefährliche Giftgasschleuder wird? Selbst der ehemalige Amtschef

des hiesigen Verkehrsministeriums Hartmut Bäumer darf nicht wissen, wann sein Audi die Abgase korrekt reinigt – und wann nicht. Unser Rechtsstaat ist akut gefährdet!

Industriekonzerne verhindern, dass die Bundesregierung ehrgeizige Klimaschutzziele in Brüssel vertritt, oder dass Deutschland endlich aus der Verbrennung der schmutzigsten Kohle – der Braunkohle – aussteigt. Solange also Regierungen Recht und Gesetz im Bereich des Umwelt- und Verbraucherschutzes brechen, bleibt uns nur die Anrufung nationaler wie europäischer Gerichte.

Um die hohe Luftbelastung in den Städten zu mindern, haben wir keinerlei Vertrauen mehr in ein eigenständiges Handeln der Landesregierungen. Daher klagt die Deutsche Umwelthilfe in bald 34 Städten auf Diesel-Fahrverbote. Bisher haben wir alle Klagen gewonnen. Was für eine Blamage für Deutschlands Vorzeigindustrie!

Mittlerweile für sieben Städte haben wir gerichtlich verfügte Dieselfahrverbote durchgesetzt – gegen den erbitterten Widerstand der Dieselsonzerne und der von ihr ferngesteuerten Bundes- wie Landesregierungen. Neben Stuttgart sind dies Hamburg, München, Düsseldorf, Aachen, Frankfurt und vergangene Woche Berlin. Am Mittwoch sind wir dann in Mainz und hoffen auf einen klugen Richterspruch für die saubere Luft auch in Rheinland-Pfalz. Sechs weitere Städte folgen noch in diesem Jahr

Warum gewinnen wir vor Gericht? Es geht um das höchste Schutzgut unserer Verfassung, Artikel 2 des Grundgesetzes – Schutz des Lebens und Recht auf körperliche Unversehrtheit: Dieses höchste Schutzgut erlaubt kein Abwägen z. B. mit wirtschaftlichen Interessen. So werden wir ab Januar 2019 Dieselfahrverbote in Stuttgart und ab Februar in Frankfurt erleben. Berlin wird faktisch alle innerstädtischen Durchfahrtsstraßen ab Juni 2019 für Dieselfahrzeuge bis Euro 5, möglicherweise aber auch für Euro 6a bis 6c sperren. Das Bundesverwaltungsgericht hatte am 27. Februar klar geurteilt: Die Grenzwerte müssen jeweils im gesamten Stadtgebiet eingehalten werden – und zwar bereits 2019, nicht erst in 2020 – das sei zu spät.

Vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart kämpfen wir nun für eine Ausdehnung der Fahrverbote auf Euro 5 noch in 2019. Auf Anweisung der Dieselsonzerne ignoriert die grün-schwarze Landesregierung genauso wie die bayerisch-barocke CSU-Staatsregierung weiterhin Europarecht und höchstrichterliche Entscheidungen. Ministerpräsident Kretschmann hatte mir vor einem Jahr in einem persönlichen Gespräch in der Staatskanzlei vor Zeugen versprochen, eine höchstrichterliche Entscheidung zu akzeptieren und umzusetzen. Die konkrete Frage von mir war: wenn das Bundesverwaltungsgericht Diesel-Fahrverbote bestätigt, machst Du dann den Seehofer oder beachtest Du Recht und Gesetz?

Die ursprünglich von Ministerpräsident Kretschmann sogar für Euro 5-Diesel angekündigten Fahrverbote ab Anfang 2018 und sein 180-Grad-Wechsel nach Protesten der Diesel-Konzerne zeigen, wie gefährdet die Demokratie im Ländle ist und wer das Sagen hat. Im Landtag pöbelt eine FDP-AfD Koalition gegen den Rechtsstaat und selbst gegen einzelne Richter. Störende Messstellen sollen – wie vom Daimler finanzierten Auftragsforscher Prof. Koch vorgeschlagen – abgebaut und an weniger belasteten Orten neu aufgebaut werden. Und wer sich wie die DUH für die saubere Luft einsetzt, dem solle das Handwerk gelegt werden.

Leider können sich die in der Grünen Partei von Baden-Württemberg durchaus vorhandenen, nachdenklichen Politiker nicht durchsetzen. So akzeptiert die grün-schwarze Landesregierung auf massiven Druck der Dieselsonzerne lieber kranke Bürger, betrogene Dieseld Käufer und eine internationale Blamage. Sie zahlt wie der Freistaat Bayern gerichtlich verfügte Zwangsgelder und riskiert Beugehaft gegen Regierungsmitglieder. Dies alles, um den Autochefs schön zu tun. So kann das nicht weitergehen! Ich fordere Herrn Kretschmann und Frau Merkel auf, den führenden Mitgliedern der organisierten Kriminalität in Deutschland endlich Grenzen aufzuzeigen!

Solange die Regierungen in Bund und Ländern Recht brechen und 800.000 jährliche Neuerkrankungen und 12.860 vorzeitige Todesfälle durch das Diesellabgasgift NO₂ hinnehmen, so lange werden wir vor den Gerichten die saubere Luft in Stuttgart und anderen Städten durchsetzen. Notfalls in jedem Einzelfall per Gerichtsentscheid, Zwangsvollstreckung und falls notwendig auch durch die Beantragung von Beugehaft.

In München klären wir gerade die rechtlichen Rahmenbedingungen. Bei einer Verhandlung vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht im Januar bestätigte uns die Richterin die Notwendigkeit der Zwangshaft, wenn mehrere Zwangsvollstreckungsversuche erfolglos geblieben sind. Nun hat vor wenigen Wochen der als erzkonservativ geltende Bayerische Verwaltungsgerichtshof etwas für den Freistaat Ungeheures

verlautbaren lassen: Das höchste bayerische Verwaltungsgericht stellte auf Antrag der Deutschen Umwelthilfe fest, dass alle Versuche, die bayerische Staatsregierung zur Einhaltung von Recht und Gesetz auf dem Wege der mehrmaligen Androhung und Verhängung von Zwangsgeldern zu bringen, gescheitert seien. Die „einzig erfolgversprechende Maßnahme“ sei nun die Beugehaft, zu verhängen am Ministerpräsidenten, dem Umweltminister, dessen Stellvertreter sowie fünf weiteren Funktionsträgern. Wir erleben aktuell, wie sich Deutschland wie zuvor Ungarn und Polen zu einer Bananenrepublik entwickelt.

Wir sehen eine Bundesregierung, die es nicht wagt, Recht und Gesetz gegenüber einem seit 20 Jahren in Hotel-Hinterzimmern sich abstimmendes Betrugskartell bestehend aus Bosch, BMW, Daimler, Porsche, Audi und VW durchzusetzen. Auch beim 5. Dieseltreffen traf sich eine Kanzlerin Merkel nur mit BMW, Daimler, VW und dem Lobbyverband VDA. Ohne Umweltministerin, ohne Sachverstand des Umweltbundesamtes und ohne DUH – obwohl wir diejenigen sind, die die Fahrverbote gerichtlich durchsetzen.

Und wir sehen in Stuttgart eine Landesregierung, die dem Verwaltungsgericht gegenüber die Veröffentlichung von Regierungsakten zur vom Landeskabinett offensichtlich angeordneten, rechtswidrigen Nichtumsetzung korrekter Diesel-Fahrverbote verweigert. Und dies mit der Begründung, eine Veröffentlichung würde das Ansehen des Landes bzw. der Regierung erheblich beeinträchtigen.

Wir rechnen bereits für Februar 2019 mit einer Antwort des Europäischen Gerichtshofs. Bis heute haben wir gegenüber der Landesregierung bereits erfolglos ein Zwangsgeld angedroht, ein Zwangsgeld verfügen lassen und ein weiteres Zwangsgeld beantragt. Sollte Herr Kretschmann also den Söder machen und die gerichtlich verfügten Dieselfahrverbote für Euro 5-Diesel verweigern – Seehofer ist ja bekanntlich Geschichte – dann stellt sich die Frage der Beugehaft auch gegenüber der baden-württembergischen Landesregierung. Warum wagen die Demokraten im baden-württembergischen Landtag keinen Befreiungsschlag für die Demokratie?

Wir brauchen eine Verkehrswende und schnellen Umbau der schmutzigsten Dieselstadt in eine Bahn-, Bus- und vor allem Fahrradstadt Stuttgart nach Züricher Vorbild!

Als Kläger fordert die DUH einen Maßnahmenkatalog, der ab dem 1.1.2019 saubere Luft für Stuttgart sicherstellt. Und das bedeutet konkret eine umfassende Verkehrswende weg vom Auto, hin zu kollektiven Verkehren wie einer funktionierenden Deutschen Bahn, sauberen Bussen, Fahrrad- und Fußgängerverkehren.

1. Ganzjährige Fahrverbote für alle schmutzigen Diesel-Fahrzeuge. Analog zu Berlin werden wir spätestens 2020 eine Ausdehnung auf Euro 6a bis 6c-Diesel gerichtlich einfordern
2. Alle ÖPNV-Busse, Regio- oder Fernbusse die in Stuttgart einfahren, müssen auf Euro V6 nachgerüstet werden. Vor wenigen Wochen haben wir dies für Frankfurt gerichtlich erstritten
3. Alle Kommunalen oder Landesfahrzeuge sowie Handwerker- und Lieferfahrzeuge müssen kurzfristig nachgerüstet werden
4. Massiver Ausbau des ÖPNV und von Fahrradverkehren.

Daher rufe ich Sie auch persönlich auf: Machen Sie mit beim Bürgerentscheid Fahrradverkehr in Stuttgart. Sprechen Sie alle Ihre Freunde und Bekannte an, senden Sie den Link zur Unterschriftenliste weiter. Der Erfolg dieser Initiative in Berlin sollte uns im Ländle Ansporn sein, ein lebens- und lebenswertes Stuttgart mit vielen Fahrrad- und Busspuren und Halbierung der Pkw-Spuren durchzusetzen.

In eigener Sache: Wir werden weiterhin massiv bedroht und in unserer Arbeit behindert. Bitte unterstützen Sie uns. Beteiligen Sie sich an unseren Winter-Messungen vor Schulen und Kindergärten. Machen Sie mit bei unseren Emailaktionen und Petitionen. Und unterstützen Sie unsere Arbeit durch Spenden oder eine Fördermitgliedschaft.

Aber vor allem: Bleiben Sie vor Ort aktiv für ein lebenswertes Stuttgart ohne das Milliardengrab Tiefbahnhof Stuttgart 21.

Deshalb: Oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.