

Antworten der Landtags-Kandidat*innen im Wahlkreis 1 zu den Fragen des ADFC Stuttgart

Frage 1: Fahren Sie selbst Fahrrad? Falls ja, eher in der Freizeit oder eher im Alltag?

Muhterem Aras Grüne:

Ja, ich fahre Fahrrad, allerdings überwiegend in meiner Freizeit und vor allem im Wald oder auf Feldwegen, wo ich Natur und Bewegung gut verbinden kann. Im Alltag bin ich häufig zu Fuß unterwegs, auch weil ich erst vergleichsweise spät Fahrradfahren gelernt habe und mich daher im Stuttgarter Stadtverkehr an vielen Stellen nicht ausreichend sicher fühle. Diese Erfahrung hat meinen Blick für Unsicherheiten im Straßenverkehr zusätzlich geschärft. Umso mehr freut es mich, dass der Fahrradführerschein in der Grundschule heute verpflichtend ist und Kinder dadurch von Anfang an lernen, sich sicher und selbstbewusst mit dem Fahrrad im Straßenverkehr zu bewegen.

Hanna Binder SPD:

Ich fahre selbst sowohl im Alltag, als auch in der Freizeit Rad. Im Alltag täglich zur Arbeit und auch wenn ich Außentermine habe, für die ich Zug fahren muss, nehme ich oft das Rad mit. Oder ich bitte Kolleg*innen, mein Gepäck zu transportieren und fahre mit dem Rennrad. Das nutze ich ansonsten so oft wie möglich in der Freizeit auch. Und einmal im Jahr geht es mit Gepäck und Zelt auf Tour.

Claudia Schober FDP:

Wenig. Ich arbeite selbständig im Home office. Als Mutter von 3 Kindern bin ich nachmittags, mit zunehmendem Alter der Kinder aber immer weniger, Mama-Taxi, damit die Kinder rechtzeitig zum Sport-Training kommen, was in dem Zeitfenster zwischen Schulende und Trainingsbeginn mit dem ÖPNV häufig nicht darstellbar ist. In der Freizeit bin ich mit unserem Hund in der Natur, zu Fuß.

Mersedeh Ghazaei Die Linke:

Ich fahre zumindest im Sommer öfters Fahrrad. Im Alltag (bei schönem Wetter) nutze ich es vor allem für kürzere Wege (Einkaufen, Termine, Wege im Stadtteil). Gerade in Stuttgart hängt es bei mir stark davon ab, ob die Route sicher und durchgängig ist (Steigungen, Verkehr, Lücken im Netz). Daher bin ich für ein besseren Ausbau.

Frage 2: Welche Chancen für die Stadt Stuttgart und Umland sehen Sie in der Förderung des Radverkehrs?

Muhterem Aras Grüne:

Die Förderung des Radverkehrs bietet für die Stadt Stuttgart und das Umland große Chancen – für die Lebensqualität, für den Klimaschutz und für ein lebendiges Miteinander. Lebendige Ortsmitten sind das Herz jeder Gemeinde: Hier begegnen

sich Menschen, hier entsteht Gemeinschaft. Das gilt nicht nur für die Innenstadt, sondern ebenso für Stadtteile, Teilorte und Hauptstraßen. Wenn wir den Radverkehr stärken und den Autoverkehr gezielt entschleunigen, schaffen wir mehr Raum für Begegnung, für Handel und für Aufenthaltsqualität. Mit der Radverkehrsstrategie, dem Ausbau von Radschnellwegen, dem landesweiten Radnetz und Programmen wie RadKULTUR stärken wir den Radverkehr nachhaltig – in der Innenstadt wie im Umland. Gerade für eine Region wie Stuttgart mit vielen Pendlerinnen und Pendlern bieten gute Radverbindungen enorme Potenziale, um Verkehr zu verlagern und Emissionen zu senken.

Für uns als Grüne ist zudem klar: Aktive und sichere Mobilität, insbesondere für Kinder, ist ein zentraler Baustein einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Wenn Kinder sicher mit dem Rad zur Schule fahren können, profitieren davon Familien, Quartiere und letztlich die gesamte Region. Die Förderung des Radverkehrs ist daher eine Investition in Lebensqualität, Sicherheit und eine nachhaltige Entwicklung von Stuttgart und seinem Umland.

Hanna Binder SPD:

Als ich von Konstanz nach Stuttgart umgezogen bin, dachte ich, dass das fürs Radfahren ein großer Nachteil wäre. Inzwischen sehe ich das differenzierter. Es gibt hier eine tolle RadCommunity, jede Menge Gruppenausfahrten von Vereinen, freien Gruppen und der Stadt Stuttgart, Treffpunkte, Aktionen und vor allem nette Menschen, die die Begeisterung fürs Radfahren teilen. Das ist eine große Chance für Stuttgart, weil da Menschen aus ganz unterschiedlichen Bubbles zusammenkommen und umweltfreundlich und gesundheitsförderlich Zeit miteinander verbringen. Sie wirken als Botschafter*innen für eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik und das sollten Stadt und Land unbedingt fördern. Natürlich sehe ich auch Chancen für Stadt und Land durch den Ausbau der Radinfrastruktur und sicheren Radwegen - dass das Land die Fahrradschnellwege vorgebracht hat, ist der richtige Weg. Da müssen wir weitermachen.

Claudia Schober FDP:

Stuttgart ist eine dicht bebaute, wachsende Stadt mit begrenztem Raum. Eine gleichberechtigte Aufteilung des Straßenraums für alle Verkehrsträger, m.E. am besten aus Sicherheitsgründen durch eine Trennung von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr, wo immer möglich, ohne jedoch einen Verkehrsträger zu bevorzugen oder zu benachteiligen, stellt für mich die beste Möglichkeit, allen Bedarfen gerecht zu werden. Ich sehe insbesondere drei Chancen:

- Entlastung stark frequentierter Achsen in Stuttgart-Mitte und den angrenzenden Stadtteilen
- Mehr individuelle Mobilitätsoptionen – gerade für kurze Strecken
- Stärkung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

Mersedeh Ghazaei Die Linke:

Die Förderung des Radverkehrs bietet die große Chance, die Lebensqualität in Stuttgart und im Umland spürbar zu verbessern und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Unser Ziel ist eine „Stadt der kurzen Wege“. Zugesagt sollen alltägliche Besorgungen, Behördengänge oder Arztbesuche auch

ohne Auto gut erreichbar sind. Für die Metropolregion ist zudem der Ausbau von Radschnellwegen zentral, um Pendlerverkehre nachhaltiger zu gestalten. Konkret bedeutet das: Kinder müssen sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen können. Wir wollen vorhandene Straßenräume so umgestalten, dass mehr Platz für den Radverkehr entsteht, statt neue Flächen zu versiegeln. Mobilitätsstationen an wichtigen Treffpunkten sollen Leihräder, Carsharing und ÖPNV besser verknüpfen und so multimodale Wege erleichtern. Außerdem setzen wir uns dafür ein, zusätzliche Mittel für den Radwegeausbau bereitzustellen, damit auch finanzschwächere Kommunen im Umland die nötigen Investitionen umsetzen können.

Frage 3: Wie stellen Sie sich eine Lösung im Zielkonflikt Bau von Fahrradinfrastruktur vs Parkplätze im beengten öffentlichen Raum vor? Wie würden Sie priorisieren?

Muhterem Aras Grüne:

Der öffentliche Raum gehört uns allen, daher sollte sich Verkehrspolitik an den Bedarfen aller Menschen orientieren und nicht zuerst an den Bedürfnissen von Autofahrenden. Die Förderung von Radverkehr sollte überall vorangebracht werden, auch dann, wenn damit Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs einhergehen (z.B. Verschmälerung der Fahrbahn, Geschwindigkeitsreduktion, Änderung der Vorfahrt, Streichung von Parkplätzen). Soziale und ökologische Verkehrsplanung schafft mehr Lebensqualität innerorts, verbindet Generationen untereinander und schafft echte Freiheit bei der Wahl des passenden Verkehrsmittels. Wir Grüne setzen seit Jahren erfolgreich auf eine Mobilität, die soziale Teilhabe, Klimaschutz und eine moderne Infrastruktur vor Ort verbindet. Damit haben wir Baden-Württemberg vielerorts fit für die Zukunft gemacht – und bauen diesen Erfolg weiter aus.

Hanna Binder SPD:

So abstrakt lässt sich das schwer beantworten, zumal es ja nicht nur mit Parkplätzen Zielkonflikte gibt, sondern auch mit fließendem Verkehr und Fuß-Verkehr. Ich denke schon, dass sich eine wirkliche gute Radinfrastruktur dadurch auszeichnet, dass die Wege durchgängig sind, nicht ständig über Bordsteine führen oder unterwegs sinnlos die Straßenseite gewechselt werden muss. Wo das nur dadurch erreicht werden kann, dass Parkplätze weichen, muss man das machen. Gerade für Kinder kann das lebenswichtig werden für sie sind parkende Autos Hindernisse, über die sie nicht drüber schauen können.

Manchmal muss man aber auch nochmal einen Schritt zurück gehen und prüfen, ob die Route (noch) richtig gewählt ist.

Claudia Schober FDP:

Für mich ist entscheidend: Radverkehr ist kein ideologisches Projekt, sondern ein Baustein moderner, vernetzter Mobilität. Er ergänzt ÖPNV und Auto – er ersetzt sie nicht. Ziel muss eine intelligente Koexistenz aller Verkehrsträger sein, damit Menschen je nach Lebenssituation flexibel entscheiden können.

Mersedeh Ghazaei Die Linke:

Im Zielkonflikt zwischen Fahrradinfrastruktur und Parkplätzen ist unsere Priorität klar: Der öffentliche Raum muss stärker nach Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Gemeinwohl genutzt werden. Das heißt: Vorrang für den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) vor dem ruhenden Autoverkehr. Dazu gehört, bestehende Straßenräume umzubauen und Flächen effizienter zu nutzen, statt weitere Flächen zu versiegeln. In Innenstädten brauchen wir perspektivisch deutlich weniger Autoverkehr, um Raum für sichere Rad- und Fußwege zu schaffen. Maßstab ist dabei „Vision Zero“: Niemand soll im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden. Ergänzend wollen wir den motorisierten Individualverkehr durch besseren ÖPNV sowie durch Sharing-Angebote reduzieren, damit auch der Bedarf an Parkplätzen sinkt.

Frage 4: Welche Aspekte sind Ihnen beim Radfahren besonders wichtig? Zum Beispiel:

Gesundheit, Bewegung, soziale Kontakte, Flexibilität, schneller ans Ziel, Spaß oder Klimaschutz?

Muhterem Aras Grüne:

Beim Radfahren sind für uns Grüne mehrere Aspekte wichtig, die sich gut miteinander verbinden lassen.

Radfahren ist zunächst einmal klimafreundlich, verursacht weder Lärm noch Schadstoffe und benötigt deutlich weniger Platz als andere Verkehrsmittel. Gerade in dicht besiedelten Städten ist das ein entscheidender Vorteil. Gleichzeitig ist Radfahren gesund. Es fördert sowohl motorische als auch kognitive Fähigkeiten, beugt Bewegungsmangel vor und stärkt das Herz-Kreislauf-System. Hinzu kommt: Das Fahrrad ist preisgünstig und innerorts oft unschlagbar schnell. Und mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs/ E-Bikes sind heute auch längere Distanzen oder Steigungen – wie wir sie in Stuttgart kennen – gut zu bewältigen.

Ein weiterer zentraler Punkt ist für uns der Aspekt der Teilhabe. Denn Radfahren bedeutet Unabhängigkeit und Selbstständigkeit. Für Kinder und Jugendliche ist das Fahrrad häufig der erste Schritt zu eigener Mobilität und damit zu mehr Freiheit. Aber auch für Menschen, die sich keinen Führerschein oder kein eigenes Auto leisten können oder wollen, ist das Fahrrad die günstigste und flexibelste Art der Fortbewegung. Deshalb ist Politik fürs Fahrrad für uns Grüne auch echte Daseinsvorsorge: Sie stärkt Klimaschutz, Gesundheit, soziale Gerechtigkeit und Lebensqualität gleichermaßen.

Hanna Binder SPD:

Die von euch genannten Beispiele treffen für mich alle zu. Darüber hinaus würde ich noch einen Wert hinzufügen, und zwar die Unabhängigkeit. Das Rad fährt, wann ich will und ich muss mich nicht nach einem Fahrplan richten. Ich kann jederzeit Zwischenstopps machen und z.B. auf dem Heimweg schnell noch was einkaufen und muss nicht lange nach einem Parkplatz suchen und den dann auch noch teuer bezahlen. Außerdem fühle mich beim Radfahren frei.

Claudia Schober FDP:

Als Mutter von 3 Kindern, die mit ÖPNV oder Fahrrad zur Schule fahren, steht für mich das Thema Sicherheit an oberster Stelle, weswegen ich die Trennung von Radwegen und motorisiertem Verkehr bevorzuge, wo möglich. Mit Blick auf die ältere Generation wie z.B. meinen mobilitätseingeschränkten Vater, sehe ich jedoch die Notwendigkeit für das Auto, um Mobilität überhaupt noch zu ermöglichen. Mir geht es weniger um einzelne Schlagworte als um das Prinzip: Mobilität soll selbstbestimmt, sicher und alltagstauglich sein. Radfahren bietet: eine flexible Option für kurze Wege eine gesunde Form der Bewegung eine Möglichkeit, Stadt anders wahrzunehmen Gleichzeitig müssen wir ehrlich bleiben: Nicht jede Strecke in Stuttgart ist fahrradgeeignet – Topografie, Alter, Alltagspflichten oder Transportbedarfe spielen eine Rolle. Deshalb setze ich auf Wahlfreiheit statt Moralappelle. Jeder soll das Verkehrsmittel nutzen können, das zur eigenen Lebenssituation passt.

Mersedeh Ghazaei Die Linke:

Für mich stehen Sicherheit und Alltagstauglichkeit an erster Stelle: durchgängige, gut getrennte Radwege, sichere Kreuzungen und klare Führung damit auch Kinder, Ältere und unsichere Radfahrende sich trauen. Ebenso wichtig sind Verlässlichkeit und Komfort: möglichst wenig Umwege, einheitliche Beschilderung, gute Beläge und sichere Abstellmöglichkeiten. Klimaschutz ist ein wichtiger zusätzlicher Effekt, aber im Alltag überzeugt mich das Radfahren vor allem, wenn er sicher, schnell und bequem funktioniert.

Frage 5: Wie stehen Sie zu der aktuellen Debatte zu mehr Tempo 30 in Stuttgart?

Muhterem Aras Grüne:

In der aktuellen Debatte um mehr Tempo 30 in Stuttgart setzen wir auf ein bedarfsgerechtes Vorgehen statt auf eine ideologisch geführte Grundsatzdebatte. Dort, wo es um den Schutz von Menschen geht, braucht es klare Prioritäten. Tempo 30 vor Kitas, auf Schulwegen, vor Schulen oder Seniorenheimen ist für mich eine Frage der Verantwortung. Wir wollen Schülerinnen und Schüler schützen, wir wollen ältere Menschen schützen – also diejenigen, die im Straßenverkehr besonders verletzlich sind. Ein Stadtgeschwindigkeitskonzept kann dabei helfen, solche Maßnahmen systematisch, nachvollziehbar und auf Grundlage konkreter Gegebenheiten umzusetzen. Entscheidend ist, dass wir differenziert vorgehen und die Verkehrssicherheit in den Mittelpunkt stellen. Weniger Ideologie, mehr Augenmaß – und immer mit dem Ziel, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Hanna Binder SPD:

Ich gebe zu, dass ich die aktuelle Debatte in Stuttgart nicht sehr intensiv verfolgt habe, finde es aber grundsätzlich richtig, innerorts nur Tempo 30 zu machen. Vielleicht mit Ausnahme von mehrspurigen Bundesstraßen, das müsste man im

Einzelfall prüfen. Es gibt doch auch Studien, die belegen, dass es dann weniger Staus gäbe, oder?

Ich gebe zu, dass ich die aktuelle Debatte in Stuttgart nicht sehr intensiv verfolgt habe, finde es aber grundsätzlich richtig, innerorts nur Tempo 30 zu machen. Ich habe meine Wissenslücke geschlossen, nachdem der ADFC mir diese Frage gestellt hat und habe mich dazu schlaugemacht. Zu meinem Entsetzen musste ich feststellen, dass OB Nopper da einen richtigen Kulturkampf vom Zaun gebrochen hat. Damit bringt er völlig unnötig die verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen gegeneinander in Stellung. Nachdem die SPD im Gemeinderat zusammen mit der ökosozialen Mehrheit die Städteinitiative für eine Änderung der StVO unterstützt hat, ist es jetzt leichter, Tempo 30 einzuführen. Davon profitiert jede*r, es gibt Studien, die belegen, dass das nicht nur für alle Verkehrsteilnehmer*innen sicherer ist, sondern es auch weniger Staus gäbe. Deshalb sollten wir diese Möglichkeit nutzen und vielleicht mit wenigen Ausnahmen bei bestimmten Abschnitten der Bundesstraßen, das müsste man im Einzelfall anschauen - Tempo 30 oder für sichere Schulwege sogar teilweise Tempo 20 einführen.

Claudia Schober FDP:

Tempo 30 kann an sensiblen Stellen sinnvoll sein – etwa vor Schulen, Kitas oder in Wohngebieten mit hohem Querungsbedarf. Eine pauschale Ausweitung auf Hauptverkehrsachsen sehe ich kritisch.

Stuttgart ist auf leistungsfähige Verkehrsadern angewiesen – für Pendler, Wirtschaft und Rettungsdienste. Ich befürworte eine differenzierte, datenbasierte Betrachtung statt flächendeckender Regelungen. Verkehrspolitik muss Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Akzeptanz gleichermaßen im Blick behalten.

Mersedeh Ghazaei Die Linke:

Ich unterstütze eine Ausweitung von Tempo 30 in Stuttgart ausdrücklich und sehe Tempo 30 als sinnvolle Regelgeschwindigkeit innerorts. Entscheidend ist dabei die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden:

Tempo 30 verkürzt den Bremsweg und senkt die Schwere von Unfällen deutlich. Das passt zur „Vision Zero“, also dem Ziel, Verkehrstote und Schwerverletzte zu vermeiden. Darüber hinaus reduziert Tempo 30 Lärm und Abgase, was gerade in dicht besiedelten Stadtteilen die Lebensqualität und Gesundheit verbessert. Ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss kann zudem Staus verringern. Insgesamt ist Tempo 30 Teil einer umfassenderen Verkehrswende hin zu einer Stadt, in der öffentlicher Raum stärker den Menschen gehört – mit mehr Sicherheit, besserer Aufenthaltsqualität und besseren Bedingungen für Fuß- und Radverkehr.

Frage 6: Nennen Sie uns bitte zwei fehlende Radverbindungen in Ihrem Wahlkreis.

Muhterem Aras Grüne:

In meinem Wahlkreis Stuttgart I sehe ich insbesondere an zwei Stellen deutlichen Verbesserungsbedarf bei den Radverbindungen. Zum einen besteht rund um den Charlottenplatz und das Olga-Geck weiterhin eine große Lücke im Hinblick auf sichere

und durchgängige Radwege. Diese zentralen Verkehrsknotenpunkte sind stark frequentiert und für viele Radfahrende eine tägliche Herausforderung. Hier braucht es klarere, geschützte Führungen, die ein sicheres Vorankommen ermöglichen. Zum anderen sehe ich vor der Oper dringenden Handlungsbedarf. Dort müssen klare und gut aufeinander abgestimmte Konzepte für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden.

Eine stärkere Trennung der Verkehrsarten ist notwendig, um Konflikte zu vermeiden und die Sicherheit für alle zu erhöhen. Grundsätzlich setzen wir uns für Fahrradstraßen in jedem Stadtteil ein, denn wir benötigen einen schnelleren Ausbau des städtischen Radnetzes mit guten Anschlüssen an die Schnellradwege in der Region. Entscheidend ist: Es braucht sichere, durchgängige Radwege, die wirklich alle Menschen – von jung bis alt – selbstverständlich nutzen können.

Hanna Binder SPD:

Wenn ich Richtung Pragsattel muss, fahre ich meist durch den Schlossgarten. Aber wenn ich es eilig habe, ist das ein Umweg und am Wochenende kann man da auch nicht schnell durchfahren, ohne Fußgänger zu gefährden. Auf der Heilbronner Straße darf man nicht fahren und der Gehweg ist dauernd unterbrochen und z.T. nicht erlaubt. In der Mittnachstraße springt man über Bordsteine und umkurvt Haltestellen. Also, eine gute Radachse nach Nord fehlt aus meiner Sicht. In West kommt man ganz gut durch die Wohngebiete - aber nur, wenn man sich auskennt. Da ist auch noch Luft nach oben für eine gute Radverbindung aus der Stadt raus. Wer mit dem Rad erfahren will, wo die Grenzen meines Wahlkreises sind - ich habe sie abefahren und auf STRAVA hochgeladen (Wahlkreis 1 Tour).

Claudia Schober FDP:

Im Wahlkreis Stuttgart I sehe ich insbesondere Verbesserungsbedarf bei:

- a. Durchgängige, sichere Nord-Süd-Verbindung zwischen Stuttgart-Nord und der Innenstadt (inkl. klarer Führung Richtung Schlossplatz/Hauptbahnhof).

Bessere Anbindung der Höhenlagen (z. B. Gänsheide / Uhlandshöhe) an Stuttgart-Mitte, insbesondere mit sicher geführten Strecken ohne abrupte Unterbrechungen. Hier geht es weniger um Prestigeprojekte, sondern um Lückenschlüsse, bessere Beschilderung und sichere Übergänge – gerade an Kreuzungen.

Mersedeh Ghazaei Die Linke:

Zwei aus meiner Sicht fehlende Radverbindungen in Stuttgart-Mitte sind erstens eine durchgängige, sichere Führung vom Schlossgarten/Eckensee in die Innenstadt Richtung

Rotebühlplatz, weil man dort aktuell oft über unsichere Übergänge und ohne klare Radspur fährt. Zweitens fehlt weiterhin eine lückenlose, komfortable Haupttrouten-Anbindung bis ins Zentrum, da die Radinfrastruktur in der City bislang nur stückweise vorhanden ist und damit keine verlässliche, durchgehen