

## **Antworten der Landtags-Kandidat\*innen im Wahlkreis 3 zu den Fragen des ADFC Stuttgart**

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

#### **Oliver Hildenbrand Grüne:**

Ob im Alltag oder in der Freizeit: Ich bin meist zu Fuß, mit dem E-Scooter oder mit Bus und Bahn unterwegs.

#### **Utz Mörbe Die Linke:**

Ja, ich fahre Fahrrad vor allem in der Freizeit. Leider ist das vor der Landtagswahl eine Seltenheit.

#### **Shajeevan Thavakkumar CDU:**

Ja, ich fahre Fahrrad; vor allem in der Freizeit. Aktuell überlege ich, mir ein E-Bike anzuschaffen, weil man damit in Stuttgart mit seinen Höhenunterschieden schneller und deutlich entspannter unterwegs ist.

#### **Laura Streitbürger SPD:**

Ja, ich bin mit Fahrrad fahren in der Freizeit groß geworden. In sehr schöner Erinnerung habe ich einen Fahrradurlaub mit Freundinnen im Münsterland. Während meiner beruflichen Stationen in München und Salzburg war das Rad sogar Teil meiner Alltagsmobilität – häufig in Kombination mit dem ÖPNV.

Hier in Stuttgart bin ich mit der Familie im Rahmen sommerlicher Freizeitaktivitäten immer mal wieder mit dem Rad unterwegs, allerdings vermisse ich Radwege, die kindgerecht sind und auch mal eine Pause erlauben.

#### **Gabriele Heise FDP:**

Ja, und zwar eher in der Freizeit, ab und zu auch im Alltag.

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

#### **Oliver Hildenbrand Grüne:**

Die Förderung des Radverkehrs bietet für die Stadt und Region Stuttgart große Chancen – für Lebensqualität und Klimaschutz.

Mit der RadSTRATEGIE, dem RadNETZ und der Initiative RadKULTUR stärken wir den Radverkehr nachhaltig – auch in der Stadt und Region Stuttgart.

#### **Utz Mörbe 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.

**Shajeevan Thavakkumar CDU:**

Individuelle Mobilität muss in all ihren Formen erhalten bleiben: Dazu gehört selbstverständlich auch das Fahrrad. Eine moderne Radinfrastruktur ist wichtig, sollte sich aber nicht nur an Hauptverkehrsstraßen orientieren, sondern das gesamte Stadtgebiet sinnvoll einbeziehen. Entscheidend ist ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.

**Laura Streitbürger SPD:**

Die Verkehrswende schaffen wir nur, wenn Menschen es attraktiver finden, auf den Umweltverbund umzusteigen - vor allem Pendlerinnen. Wenn das Fahrrad eine gute Alternative ist, dann wäre das ein massiver Beitrag unsere Klimaziele zu erreichen. Dadurch wird Stuttgart von Stau, Lärm und Abgasen befreit - auch für die Stuttgarterinnen ein absolutes Plus an Lebensqualität hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit. Und: Fahrradfahren macht auch einfach glücklich, gesund und fit ;)

**Gabriele Heise FDP:**

In der Stadt erhöht die Förderung des Radverkehrs die freie Wahl der Verkehrsmittel – allerdings darf sie nicht zu einer Verdrängung anderer Verkehrsmittel führen. Im Umland erhöht ein gutes Netz an Radwegen die Attraktivität für Freizeit und Tourismus.

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

**Oliver Hildenbrand Grüne:**

Die Verkehrswende wird ohne Umverteilung der knappen, innerstädtischen Flächen zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr und zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs nicht möglich sein.

Das Land hat den Kommunen alle Werkzeuge für ein zukunftsweisendes Parkraummanagement an die Hand gegeben. Kommunen, die den Verkehr in ihren Innenstädten beruhigen wollen, unterstützen wir beim Umbau ihrer Straßenräume. Außerdem unterstützen wir Kommunen finanziell und fachlich, die mit Superblocks vorangehen wollen. Auch zugeparkte Wohngebiete, die unter Schleichverkehr leiden, können durch Parkraummanagement, Quartiersgaragen und Fußverkehrsförderung aufatmen. Leider nutzt die Stadt Stuttgart all diese Möglichkeiten bislang nur zögerlich und nicht ausreichend. Das muss sich ändern.

### **Utz Mörbe 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.

### **Shajeevan Thavakkumar CDU:**

Hier gibt es keine pauschale Lösung. Jede Maßnahme muss im Einzelfall sorgfältig abgewogen werden; unter Berücksichtigung der Vorteile für den Radverkehr, aber auch der berechtigten Anliegen von Anwohnern und Einzelhandel. Ziel sollte eine möglichst schonende Lösung sein. Einseitige Entscheidungen schaden am Ende nur der Akzeptanz.

### **Laura Streitbürger SPD:**

Wichtig ist mir, dass wir aus der „entweder oder Logik“ herauskommen. Mit einem ganzheitlichen Stadtgeschwindigkeitskonzept entsteht die Chance, ganze Netze neu zu denken und Prioritäten klug zu verteilen: Wenn an einer Stelle das Fahrrad klar bevorzugt wird, kann an anderer Stelle der ÖPNV oder der MIV-Vorrang erhalten. So entsteht ein Gesamtsystem, in dem Belastungen und Vorteile fair austariert werden. Als Mutter möchte ich betonen, dass Kinder und Jugendliche ein Recht auf sichere Mobilität und Teilhabe im öffentlichen Raum haben. Eine Stadt, in der sie sicher, selbstständig und angstfrei unterwegs sein können, stärkt nicht nur ihre Rechte, sondern entlastet auch Familien im Alltag. Sichere Rad- und Gehwege erhöhen die Selbstständigkeit von Kindern enorm – und viele Eltern würden erst dann häufiger auf das Auto verzichten können, wenn die Wege zur Kita, Schule, zu Sport und Freund\*innen sicherer gestaltet sind.

Darüber hinaus ist eine kindgerechte Verkehrsgestaltung gelebte Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE): Kinder lernen durch Erfahrung, was nachhaltige Mobilität bedeutet, und entwickeln Kompetenzen für ein verantwortungsbewusstes Leben. Eine Stadt, die nachhaltige Mobilität sichtbar und erfahrbar macht, schafft Lernräume im Alltag.

Meine Priorität liegt bei Sicherheit zuerst – insbesondere für Kinder und vulnerable Gruppen. Wo viele Kinder unterwegs sind, hat sichere Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur Vorrang. Das ist eine Frage von Kinderrechten.

**Gabriele Heise FDP:**

Durch den Ausbau der Fahrradinfrastruktur dürfen keine Parkplätze, insbesondere auch für Anwohner verloren gehen. Daher bin ich dafür, dass dort, wo beim Ausbau Parkraum verloren geht, ortsnahe Ersatz geschaffen wird, z.B. durch Quartiersgaragen und weitere Parkhäuser. Im Konfliktfall würde ich dem Erhalt von Parkplätzen den Vorzug geben.

**Frage 4: Welche Aspekte sind Ihnen beim Radfahren besonders wichtig? Zum Beispiel: Gesundheit, Bewegung, soziale Kontakte, Flexibilität, schneller ans Ziel, Spaß oder Klimaschutz?**

**Oliver Hildenbrand Grüne:**

Radfahren bedeutet Unabhängigkeit und Freiheit. Nicht nur für Menschen, die sich keinen Führerschein oder kein eigenes Auto leisten können oder wollen, ist das Fahrrad die günstigste, flexibelste und schnellste Art der Fortbewegung.

**Utz Mörbe Die Linke:**

Beim Radfahren sind mir vor allem Sport und Bewegung wichtig. Es ist für mich ein guter Ausgleich zum stressigen Alltag.

**Shajeevan Thavakkumar CDU:**

Für mich stehen Bewegung, Flexibilität und Zeitersparnis im Vordergrund. Gerade auf kürzeren Strecken kann das Fahrrad eine sehr effiziente und unkomplizierte Alternative sein.

**Laura Streitbürger SPD:**

Ganz klar Gesundheit: unser Alltag ist häufig von sitzenden Tätigkeiten dominiert – leider schon in den Grundschulen, von der Arbeitswelt später ganz zu schweigen. Bewegung an der frischen Luft führt automatisch zu besserer Laune und einem guten Gefühl – da hätten wir als Gesellschaft alle gewonnen.

**Gabriele Heise FDP:**

In der Stadt: Flexibilität  
Im Umland: Bewegung und Spaß

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

**Oliver Hildenbrand Grüne:**

Stuttgart sollte die neuen Handlungsmöglichkeiten durch die Novellierung der Straßenverkehrsordnung konsequent nutzen und Tempo 30 überall dort einrichten, wo es möglich ist. Die Vorteile von Tempo 30 für die Verkehrssicherheit, den Lärmschutz, die Luftreinhaltung und die Aufenthaltsqualität liegen auf der Hand.

**Utz Mörbe 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.

**Shajeevan Thavakkumar CDU:**

Tempo 30 an klar definierten Gefahrenstellen halte ich grundsätzlich für sinnvoll. Eine Einzelfallbetrachtung ist jedoch zwingend notwendig. Eine flächendeckende Einführung auf Hauptverkehrsstraßen lehne ich ab, da dadurch Busumlaufzeiten verlängert werden und Verkehr in Wohngebiete verdrängt wird. Verkehrspolitik muss praktikabel bleiben und darf keine neuen Probleme schaffen.

**Laura Streitbürger SPD:**

Ich würde mehr Tempo 30 begrüßen, insbesondere in Wohnquartieren sowie in der Nähe von Kitas, Schulen, Familienzentren oder Altersheimen.

Ich würde mir wünschen, dass es das ganzheitliche Stadtgeschwindigkeitskonzept, dass sich anschaut, wo es im Sinne der Sicherheit und städtebaulichen Qualität Sinn machen würde langsamer zu fahren (sogar Tempo 20 km/h), endlich in die öffentlichen Gremien schafft.

**Gabriele Heise FDP:**

Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 lehne ich ab, vor allen Dingen auf den Hauptverkehrsachsen. Das würde zu noch mehr Staus führen und zudem den ÖPNV (Busse) ausbremsen. Ich halte auch Tempo 40 für zu wenig auf den Hauptachsen. Partiiell, insbesondere vor Schulen, Kindergärten und Seniorenwohnanlagen/Pflegeheimen sowie in reinen Wohngebieten sollte dagegen Tempo 30 weiter ausgebaut werden.

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

### **Oliver Hildenbrand Grüne:**

In Weilimdorf muss die Einrichtung einer Fahrradstraße im Spechtweg/Waldhornweg vorangetrieben werden.

In Feuerbach muss die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Salzburger Straße zügig umgesetzt werden. Sie liegt auf der Hauptradroute 6 und ist Teil des geplanten Radschnellwegs, der künftig die Innenstadt, Feuerbach und Weilimdorf verbinden soll.

### **Utz Mörbe Die Linke:**

Zwei aus meiner Sicht zentrale Lücken im WK 3 sind Verbindungen, bei denen es vor allem an durchgängigen, sicheren Fahrradwegen fehlt: einerseits eine geschützte Achse zwischen den Stadtteilen ohne ständige Unterbrechungen, Mischverkehr an Engstellen und unsichere Knotenpunkte, und andererseits eine sichere Anbindung an zentrale Ziele und ÖPNV-Umsteigepunkte, damit Rad und ÖPNV zuverlässig kombinierbar sind.

Was mir konkret an zwei fehlenden Radverbindungen aufgefallen ist:

Feuerbach Wernerstraße: hier fehlt ein durchgängiger, sicherer Lückenschluss im Radwegenetz. Zwischen Feuerbachtal und Mühlhausen unteres Feuerbachtal: hier fehlt eine direkte, sichere Verbindung an zentrale Wege und Umsteigepunkte.

### **Shajeevan Thavakkumar CDU:**

Seit Jahren setze ich mich für eine bessere Verbindung vom Hummelgraben über die Ludwigsburger Straße nach Zazenhausen ein und habe hierzu bereits als Bezirksbeirat einen entsprechenden Antrag eingebracht.

Darüber hinaus halte ich eine Verbindung zwischen Mühlhausen und Freiberg für sinnvoll und wünschenswert, um die Stadtteile besser miteinander zu vernetzen und die Wege für Radfahrer sicherer sowie attraktiver zu gestalten.

### **Laura Streitbürger SPD:**

Es gibt zwischen Feuerbach und Botnang lediglich eine Radempfehlung, keine Radroute – das ist sehr schade. Hier wäre insbesondere eine Beleuchtung mit Bewegungsmeldern schön, um die Mobilität auch im Dunkeln zu ermöglichen sowie die Tierwelt nicht mehr zu stressen als nötig.

Und die Fahrradankündigung zwischen Stammheim und Zuffenhausen fehlt völlig – hier gibt es nicht mal eine Empfehlung.

Ganz grundsätzlich fehlen auch Radempfehlungen zu den Schulen und Sportanlagen – hier gilt zwar in der Regel Tempo 30, aber die Straßen sind durch parkende Autos oft eng – das macht es besonders für Kinder oft unübersichtlich und auch unattraktiv.

### **Gabriele Heise FDP:**

Da fallen mir beim besten Willen keine ein, sondern nur welche, die ich wieder zurückbauen würde, weil sie völlig überflüssig sind (z.B. von Zuffenhausen Richtung Heilbronner Straße und in Feuerbach in der Burgenlandstraße).