

Antworten der Landtags-Kandidat*innen im Wahlkreis 4 zu den Fragen des ADFC Stuttgart

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

Juliane Becker FDP:

Ja, ich fahre Fahrrad. Während meiner Zeit in München war das Fahrrad mein täglicher Begleiter im Alltag. In Stuttgart ist das für mich persönlich – auch aufgrund der Topografie und der Kessellage – nur eingeschränkt praktikabel. Im Alltag würde ich hier realistisch betrachtet eher ein E-Bike nutzen. In meiner Familie hingegen wird sehr gerne Fahrrad gefahren, insbesondere auch sportlich.

Katrin Steinhülb-Joos SPD:

In meiner Freizeit fahre ich gerne mit meinem Elektro-Fahrrad oder meinem alten Rennrad.

Petra Oschlowski Grüne:

Ich fahre kaum Fahrrad, auch weil ich es als Kind nie so richtig gelernt habe. In meinem Alltag, wie auch in der Freizeit bin ich leidenschaftlich gern zu Fuß unterwegs.

Dr. Markus Reiners CDU:

Ja, ich fahre regelmäßig Fahrrad – sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Im Alltag nutze ich das Rad für kurze Wege, in der Freizeit gerne sportlich. Besonders an den Wochenenden bin ich mit dem Mountainbike oder dem Rennrad unterwegs, oE gemeinsam mit meiner Frau Nicole.

Luna Monteiro Bailey Die Linke:

Ich weiß noch, wie ich zu meinem 10. Geburtstag mein erstes Fahrrad von meinem Papa bekommen habe: Ein nigelneues gelb-schwarzes Kinderfahrrad, mit dem ich in der Kleinstadt, in der ich aufgewachsen bin, von da an immer zusammen mit meinen Freundinnen in die Schule und auf den Sportplatz gefahren bin. Leider hat meine Leidenschaft dann nachgelassen, als ich älter wurde: Irgendwann wurde ich zu groß für das Fahrrad und wir konnten uns kein Neues leisten. Heute habe ich als Pflegekraft auf der Intensivstation am Klinikum Stuttgart ohnehin einen anderen Blick aufs Fahrradfahren: Viele Fahrradfahrerinnen landen nach einem Unfall mit schlimmsten Verletzungen bei uns auf Station und ringen mit dem Tod. Das prägt und lässt einen über das Thema natürlich nochmal anders nachdenken.

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

Juliane Becker FDP:

Der Radverkehr kann eine sinnvolle Ergänzung im Mobilitätsmix sein, vor allem auf kürzeren Strecken und in geeigneten Teilräumen. Gleichzeitig muss man anerkennen, dass Stuttgart aufgrund seiner Kessellage, der Höhenunterschiede und der beengten Verkehrsflächen keine klassische Fahrradstadt ist. Förderung sollte daher realistisch, differenziert und an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst erfolgen.

Katrin Steinhilb-Joos SPD:

Der Radverkehr ist für mich ein ganz wichtiger Schlüssel für die Verkehrswende, insbesondere auch in Stuttgart. Fahrradfahren muss als Teil des Umweltverbunds werden, denn wer mit dem Fahrrad fährt, bewegt sich klimafreundlich, gesund, geräuscharm und platzsparend. Das ist besonders in Stuttgart von großem Wert.

Petra Oschlowski 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. Das Fahrrad ist der Schlüssel für die Mobilitätswende: flexibel, gesund, leise, günstig – und in Stadt und Land oft das schnellste Verkehrsmittel. Radfahren ist gesund und klimafreundlich, erzeugt weder Lärm noch Schadstoffe, braucht kaum Platz, ist preisgünstig und innerorts unübertroffen schnell. Und mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs sind sogar längere Distanzen oder Steigungen überhaupt kein Problem mehr.

Fast alle Menschen können Radfahren. Dafür sprechen auch die Zahlen: Es gibt in Baden-Württemberg mehr Fahrräder als Autos. Für Kinder und Jugendliche bedeutet das Fahrrad früh Freiheit und Unabhängigkeit. Auch für Menschen, die sich den Führerschein oder das eigene Auto schlicht nicht leisten können, ist Radfahren die günstigste und flexibelste Art der Fortbewegung.

Das bedeutet aber auch: Mit einer besseren Radinfrastruktur beleben wir unsere Ortsmitten in den Stadtbezirken und Stadtteilen. Wichtig ist mir persönlich ein gutes Miteinander auch von Radverkehr und Fußgängerinnen und Fußgängern. Damit sind große Chancen für innerstädtische Begegnungsräume und Einzelhandel verbunden. Mit der Radverkehrsstrategie, dem Ausbau von Radschnellwegen, dem landesweiten Radnetz und Programmen wie RadKULTUR stärken wir den Radverkehr nachhaltig. 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.

Nicht zuletzt ist die Region Stuttgart auch ein bedeutender Standort für die Fahrradwirtschaft, die eine nicht zu unterschätzende, ökonomische Bedeutung in Produktion, Handel, Service und Tourismus hat.

Dr. Markus Reiners CDU:

Große Chancen sehe ich vor allem in einem gut abgestimmten, überregionalen Radverkehrsnetz, das Stadt und Umland sinnvoll miteinander verbindet. Radverkehr darf nicht an Gemeinde- oder Stadtgrenzen enden – ein Radweg, der am Ortsschild endet ist keine zukunftsfähige Lösung. Ein ganzheitlich geplantes, sicheres und lückenloses Netz stärkt den Alltagsradverkehr, entlastet Straßen und erhöht die Attraktivität der Region insgesamt.

Luna Monteiro Bailey Die Linke:

Wir sehen in der Förderung des Radverkehrs die Chance, die Lebensqualität in Stuttgart und dem Umland massiv zu verbessern und gleichzeitig einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Unser Ziel ist die „Stadt der kurzen Wege“, in den alltäglichen Besorgungen, Behördengänge oder Arztbesuche gut ohne Auto erreichbar sind. Speziell für die Metropolregion ist der Ausbau von Radschnellwegen essenziell, um Pendlerverkehre nachhaltig zu gestalten.

Konkret sehen wir folgende Chancen und Maßnahmen:

- Für mich steht an allererster Stelle, dass alle Menschen sicher ankommen. Kinder müssen sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen können.
- Wir wollen keine weiteren Flächen für Asphaltstraßen verbrauchen, sondern vorhandene Straßen zurückbauen, um Platz für den Radverkehr zu schaffen.
- An sozialen Treffpunkten sollen Mobilitätsstationen entstehen, die Leihräder, Carsharing und ÖPNV verknüpfen, um multimodale Wege so einfach wie möglich zu machen.
- Wir wollen die Bundesmittel für den Radwegeausbau in Baden-Württemberg um jährlich 100 Millionen Euro aufstocken, damit auch finanzschwächere Kommunen im Umland nicht das Nachsehen haben.

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

Juliane Becker FDP:

Der öffentliche Raum in Stuttgart ist stark begrenzt. Pauschale Priorisierungen halte ich daher für falsch. Jede Entscheidung muss standortbezogen getroffen werden und Anwohner, Gewerbe, Lieferverkehr, Sicherheit und Barrierefreiheit mitdenken.

Ideologische Vorgaben helfen hier nicht weiter – notwendig sind pragmatische Lösungen und Akzeptanz vor Ort.

Katrin Steinhilb-Joos SPD:

Nachhaltige Verkehrskonzepte gelingen nur gemeinsam mit allen Beteiligten. Mit dem Stadtgeschwindigkeitskonzept besteht die Chance sowohl für den Rad- und Fußverkehr wie auch den motorisierten Individualverkehr und ÖPNV-Verkehrswege ganzheitlich zu betrachten und gute Kompromisse zu finden.

Petra Oschlowski Grüne:

Eine spürbare Verkehrswende wird ohne Umverteilung der knappen, innerstädtischen Flächen zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr und zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs nicht möglich sein. Für mich ist klar, dass sich unsere Verkehrspolitik, an den Bedürfnissen aller Menschen orientieren muss und nicht zuerst an den Bedürfnissen von Autofahrenden.

Das Land hat den Kommunen alle Werkzeuge für ein zukunftsweisendes Parkraummanagement ermöglicht. 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, wie im Stuttgarter Westen oder autofreien Altstädten vorangehen wollen. Auch zugeparkte Wohngebiete, die unter Schleichverkehr leiden, können durch Parkplatzmanagement, Quartiersgaragen und Fußverkehrsförderung aufatmen. Indem wir die Entsiegelung von Flächen auch dazu nutzen, um den öffentlichen Raum gezielt begrünen, stärken wir die Resilienz gegenüber Hitze und Starkregen, schützen die Gesundheit der Menschen und vermeiden hohe Folgekosten durch klimabedingte Schäden. Moderne Stadtgestaltung ermöglicht grüne Plätze, sichere Wege und belebte Ortsmitten. Mit dem Landesmobilitätsgesetz haben wir den Kommunen die Möglichkeit zur digitalen Parkraumkontrolle an die Hand gegeben. So können die Kommunen regelwidrig geparkte Fahrzeuge effektiver kontrollieren. Wir wollen zudem die Kommunen unterstützen, das Parken vermehrt in Parkhäusern und Quartiersgaragen zu bündeln.

Dr. Markus Reiners CDU:

Ich halte wenig davon, Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Mein Ansatz ist die Versöhnung aller Verkehrsträger: Radverkehr, Fußgänger, Auto und ÖPNV. Gerade im begrenzten öffentlichen Raum braucht es intelligente Lösungen statt ideologischer Priorisierungen. Ziel muss sein, Sicherheit, Funktionalität und Akzeptanz für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten – mit Augenmaß und unter Einbeziehung der Anwohnerinnen und Anwohner.

Luna Monteiro Bailey Die Linke:

Unsere Priorisierung ist eindeutig: Wir wollen den öffentlichen Raum in Städten neu aufteilen – weg vom Vorrang des Autoverkehrs hin zu mehr Sicherheit, Miteinander und Aufenthaltsqualität. Das bedeutet im Konfliktfall Vorrang für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) vor dem ruhenden Verkehr. Unsere Lösungsansätze sind: Wir fordern, keine weiteren Flächen für Asphaltstraßen zu versiegeln, sondern vorhandene Straßen zurückzubauen. Wir setzen uns für weitgehend autofreie Innenstädte ein, was den notwendigen Raum für Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV schafft. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der schwächsten, geht vor. Jeder Verkehrstote und -verletzte ist einer zu viel. Deshalb bekennen wir uns zur „Vision Zero“ und fordern innerorts Tempo 30 (außer auf Hauptverkehrsachsen). Wir wollen den motorisierten Individualverkehr reduzieren und durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Förderung von geteilten Fahrzeugen (Carsharing) den Flächenbedarf für Parkplätze senken.

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

Juliane Becker FDP:

Mir sind Sicherheit, Rücksichtnahme und Übersichtlichkeit besonders wichtig. Gerade in einer Stadt wie Stuttgart, in der viele Verkehrsteilnehmer auf engem Raum zusammenkommen, ist gegenseitige Rücksicht Pflicht – für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen. Ich versuche selbst, diesem Anspruch gerecht zu werden.

Katrin Steinhülb-Joos SPD:

Diese lange Aufzählung zeigt sehr anschaulich welche Vorteile das Radfahren vereint. Insofern finde ich eine Gewichtung der Aspekte weniger wichtig als den Radverkehr in Stuttgart allgemein stärker zu fördern, weil darin noch viel ungenutztes Potenzial steckt.

Petra Oschlowski Grüne:

Radfahren verbindet für mich viele wichtige Aspekte. Für unsere Gesellschaft und Stadt sind die positiven Aspekte fürs Klima und die Gemeinschaft besonders relevant. Für jeden einzelnen, jede Radfahrerin und Radfahrer, hat für mich die Sicherheit im Straßenverkehr oberste Priorität. Für Kinder und Jugendliche ist daneben wichtig, dass Radfahren eine gute Möglichkeit ist, Bewegung und Spaß in den Alltag zu bringen.

Dr. Markus Reiners CDU:

Viele dieser Aspekte spielen für mich eine Rolle. Besonders wichtig sind mir Gesundheit und Bewegung – Radfahren ist für mich ein idealer Ausgleich. Gleichzeitig schätze ich

natürlich auch den Spaß am Fahren. Wenn Radfahren gut funktioniert, profitieren davon Mensch, Umwelt und Stadt gleichermaßen.

Luna Monteiro Bailey Die Linke:

Wie schon erwähnt ist es für mich das ganz klar das Thema Sicherheit im Radverkehr.

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

Juliane Becker FDP:

Ich erlebe die Debatte häufig sehr ideologisch geführt, fast wie einen Kulturkampf zwischen Verkehrsmitteln. Das halte ich für wenig hilfreich. Tempo 30 kann an bestimmten sensiblen Stellen sinnvoll sein, sollte aber nicht pauschal ausgeweitet werden. Ziel muss ein sicherer und funktionierender Verkehr für alle sein.

Katrin Steinhülb-Joos SPD:

Für mich ist Tempo 30 besonders vor Schulen und Kitas obligatorisch. Niedrigere Geschwindigkeiten würden unsere Stadt lebenswerter machen und die Sicherheit erhöhen. Ich denke da direkt an die Gablenberger Hauptstraße, für mich eine Paradedestelle für Tempo 30.

Petra Oschlowski Grüne:

Tempo 30 sollte die Regelgeschwindigkeit innerorts sein. Nur auf viel befahrenen Durchgangsstraßen ist Tempo 50 angebracht. Die Novelle der Straßenverkehrsordnung ermöglicht es den Kommunen leichter als bisher, Tempo 30 unter bestimmten Bedingungen anzuordnen. Stuttgart sollte die neuen Spielräume aus der StVO konsequent nutzen und Tempo 30 einrichten, wo es möglich ist. Die Vorteile von Tempo 30 für die Verkehrssicherheit, den Lärmschutz, die Luftreinhaltung und die Aufenthaltsqualität liegen klar auf der Hand. Nicht umsonst haben sich mehr als 1.100 Kommunen in der Initiative „Lebenswerte Städte“ zusammengeschlossen und mehr Handlungskompetenzen und Spielräume vom Bundesgesetzgeber eingefordert.

Dr. Markus Reiners CDU:

Ich stehe pauschalen Tempo-30-Regelungen kritisch gegenüber. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen halte ich flächendeckende Vorgaben nicht für sinnvoll. Stattdessen plädiere ich für differenzierte, situationsbezogene Lösungen: Dort, wo Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit – etwa vor Schulen oder in sensiblen Wohnbereichen – sinnvoll ist, kann es ein gutes Instrument sein. Pauschale Maßnahmen lehne ich jedoch ab.

Luna Monteiro Bailey Die Linke:

Wir unterstützen die Ausweitung von Tempo 30 ausdrücklich und fordern dies als Regelgeschwindigkeit innerorts.

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat oberste Priorität. Wir bekennen uns zur „Vision Zero“ – dem Ziel, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt. Tempo 30 trägt maßgeblich dazu bei, dieses Ziel zu erreichen, da es den Bremsweg verkürzt und die Unfallfolgen drastisch mindert. Jeder Verkehrstote ist einer zu viel. Gerade in dicht besiedelten Städten wie Stuttgart sind Lärm und Abgase eine enorme Belastung. Wir wollen die Gesundheit der Einwohner*innen schützen. Durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Geschwindigkeitsbegrenzungen senken wir Lärmbelastung und Emissionen.

Tempo 30 sorgt für einen homogeneren Verkehrsfluss, was Staus reduziert und den „Schilderwald“ verkleinert, da Tempo 30 die Regel und Tempo 50 die Ausnahme wäre. Die Debatte um Tempo 30 ist Teil einer größeren Vision für unsere Städte. Wir wollen weg von der autogerechten Stadt hin zu Städten, die den Menschen gehören. Wir setzen uns dafür ein, verkehrsarme oder verkehrsfreie Zonen in den Innenstädten und Kommunen nach und nach auszudehnen. Durch die Entschleunigung und Reduzierung des Autoverkehrs schaffen wir Platz, um Städte stärker zu begrünen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dies fördert auch den Fuß- und Radverkehr, den wir sicherer und attraktiver machen wollen.

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

Juliane Becker FDP:

Verbesserungsbedarf sehe ich insbesondere bei der sicheren, durchgängigen Führung von Radverkehr entlang der Neckarachse zwischen Bad Cannstatt, Wangen und Hedelfingen sowie bei alltagstauglichen Verbindungen aus höher gelegenen Stadtteilen wie Neugereut oder dem Frauenkopf, die ohne E-Bike kaum realistisch nutzbar sind.

Katrin Steinhülb-Joos SPD:

Rund um den Uff-Kirchhof müssen Radfahrende weite Wege auf sich nehmen, um sicher voranzukommen. Hier fehlen Radverbindungen in der Wildunger Straße und Taubenheimstraße. Das betrifft leider auch direkt die Schüler*innen der Schillerschule und Martin-Luther-Schule und ist wenig ermutigend, auf das Fahrrad als sicheres Fortbewegungsmittel zurückzugreifen.

Petra Oschlowski Grüne:

In meinem Wahlkreis Stuttgart IV sind viele Lücken im Radnetz – es gibt auf allen wichtigen Achsen innerhalb und zwischen den Bezirken Ost, Bad Cannstatt, Wangen,

Hedelfingen, Obertürkheim und Untertürkheim Lücken, die das Radfahren unattraktiv machen. Entscheidend ist: Es braucht sichere, durchgängige Radwege, die wirklich alle Menschen – von jung bis alt – selbstverständlich nutzen können. Deshalb brauchen wir ein dichtes Netz in jeden Stadtteil, damit alle die Möglichkeit haben, sicher von zu Hause aufs Rad zusteigen.

Hierfür sind Fahrradstraßen ein gutes Instrument.

Exemplarisch kann ich folgende zwei Radverbindungen nennen:

Die Verbindung von Stuttgart-Ost über die Talstraße nach Bad Cannstatt. Gerade für Menschen aus Gablenberg, die nach Bad Cannstatt möchten, ist die Route über den Park länger und mit mehr Steigungen/Gefälle verbunden. Vor allem in der Talstraße gibt es keine ausreichende Infrastruktur, die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer bietet. Die Schmidener Straße ist die wichtige Alltagsverbindung mit moderater Steigung zwischen Neugereut, Oeffingen und Bad Cannstatt. Auch hier fehlt Radinfrastruktur, um sicher und schnell ans Ziel zu kommen.

Dr. Markus Reiners CDU:

Der ADFC kennt die bestehenden und fehlenden Fahrradrouen im Wahlkreis Stuttgart IV aus der Praxis besonders gut. Deshalb würde ich diese Frage bewusst gerne im Dialog mit Ihnen vertiefen, um gemeinsam die zwei Verbindungen zu identifizieren, bei denen aktuell der größte Handlungsbedarf besteht.

Luna Monteiro Bailey Die Linke:

Letztes Jahr ist ein Kollege von mir aus der Pflege auf dem Heimweg aus der Nachtschicht in den Stuttgarter Westen von einem Auto angefahren worden, wurde bewusstlos und lag plötzlich mit Hirnblutungen als Patient bei seinen Kolleginnen auf der Intensivstation, mit denen er eben noch zusammengearbeitet hatte. Ich würde also sagen, dass es mehr allgemein auf sichere Fahrradwege ankommt als auf die konkreten Verbindungen in meinem Wahlkreis. Wenn ich mir aber eine wünschen würde, dann wäre sie vom Klinikum Bad Cannstatt zurück in die Innenstadt, wo viele meiner Kolleginnen jeden Tag langfahren.