

# Befragung der Kandidaten für die Bundestagswahl im Wahlkreis Stuttgart I

Hinweis: Von Michael Conz (FDP) und Marta Aparicio (Linke) erreichte uns keine Antwort

<b>CDU</b> <b>Dr. Stefan Kaufmann</b>	<b>SPD</b> <b>Ute Vogt</b>	<b>Bündnis 90 / Grüne</b> <b>Cem Özdemir</b>
<b>1. An welchen Leitbildern wollen Sie die Stadtentwicklung künftig ausrichten? Wie sehen Sie die Rolle des Fahrrads im Stadtverkehr?</b>		
<p>Ich setze mich für eine nachhaltige Stadtentwicklung ein. Fahrradverkehr und ÖPNV spielen dabei natürlich eine zentrale Rolle. In der „Autostadt“ Stuttgart sind in der Vergangenheit Erfolge erzielt worden. Der Ausbau des Fahrradwegnetzes, die weitgehend kostenlose Beförderung von Fahrrädern im ÖPNV, die Call-a-Bike Stationen der Deutschen Bahn oder die von der Diakonie betriebenen neuen Fahrrad-Service-Stationen sind auch Beispiele nachhaltiger Stadtentwicklung. Es bleibt aber weiterhin viel zu tun, um das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel gerade in Stuttgart noch stärker zu etablieren.</p>	<p>In Zeiten von hohen Spritpreisen und enorme Belastungen für unsere Umwelt wird das Fahrrad als Fortbewegungsmittel immer bedeutender. Das Fahrrad ist Umwelt-freundlich und besonders auf Kurzstrecken eine gute Alternative zum Auto. Mit keinem anderen Gefährt kann man bei der Fahrt so viel von der Natur und Landschaft entdecken wie beim Fahrradfahren und dabei noch aktiv einen Beitrag zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten.</p> <p>Deshalb ist für uns der Radverkehr fester Bestandteil unserer Stadt- und Verkehrspolitik. Das Leitbild der SPD ist das der kurzen Wege. Und um dieses zu erfüllen werden wir verstärkt auf den Ausbau des öffentlichen Nahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr in der Stadtentwicklung setzen.</p>	<p>Wir wollen die Stadt der kurzen Wege, in der immer mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen. Städte wie Kopenhagen, Amsterdam, aber auch Münster und Erlangen in Deutschland zeigen, dass eine Verdreifachung des Radverkehrsanteils wie in den Niederlanden im Vergleich zu Deutschland möglich ist. Durch Pedelecs erhoffen wir zudem neue Radfahrerinnen und Radfahrer zu gewinnen.</p>
<b>2. Werden Sie sich aktiv dafür einsetzen, die aus dem 2. Fahrradbericht der Bundesregierung entwickelten Maßnahmen zum Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) umzusetzen? Mit welchen Schwerpunkten und mit welchen zusätzlichen Haushaltsmitteln?</b>		
<p>Das zentrale Problem bei der Umsetzung der im NRVP entwickelten Maßnahmen ist meines Erachtens, dass die Kommunen die Hauptlast bei der Finanzierung dieser Maßnahmen zu tragen haben. Im Zuge der Wirtschaftskrise werden die finanziellen Spielräume durch wegfallende Steuereinnahmen selbst in finanzstarken Kommunen wie Stuttgart kleiner. Als Bundestagsabgeordneter für Stuttgart werde ich mich dafür einsetzen, dass sich die übergeordneten Ebenen (insbesondere der Bund) fair an der Finanzierung der Maßnahmen beteiligen.</p>	<p>Ja. Denn der Bericht macht ja nur Sinn, wenn daraus auch Schlussfolgerungen gezogen werden.</p> <p>Die Schwerpunkte setzt die SPD dabei auf die Erweiterung der Radwege an Bundesstraßen und Wasserwegen. Zudem wollen wir fahrradfreundliche Veranstaltungen sowie Projekte zur Verkehrssicherheit unterstützen. Auch die Vernetzung von Rad- und öffentlichem Nahverkehr werden wir vorantreiben.</p> <p>Der Ausbau ist Aufgabe der Länder und Kommunen, trotzdem stellt der Bund jährlich ca. 110 Milliarden Euro zur Verfügung, die wir ebenfalls beibehalten werden.</p>	<p>Der unter rot-grün eingeführte NRVP ist unter der Großen Koalition leider hauptsächlich beschriebenes Papier geblieben. Es gilt, ihn endlich umzusetzen und über das Jahr 2012 fortzuschreiben. Bei den Verhandlungen zum Bundeshaushalt wurden mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD und FDP die Forderungen von Bündnis 90/Die Grünen abgelehnt, die Mittel für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans deutlich auf 15 Mio. Euro zu erhöhen. Wir wollen, dass die gleiche Summe zusätzlich als Kapital in eine zu gründende Stiftung "FahRad" eingebracht wird. Die Mittel für Radwege an Bundesfernstraßen sollen auf 120 Mio. Euro gesteigert werden.</p>

**CDU**  
Dr. Stefan Kaufmann

**SPD**  
Ute Vogt

**Bündnis 90 / Grüne**  
Cem Özdemir

3. Die Bedeutung des Radverkehrs für die Entlastung der öffentlichen Haushalte, für Gesundheit, Klimaschutz und als Wirtschaftsfaktor wird vielfach unterschätzt. Was wollen Sie unternehmen, um die öffentliche Wahrnehmung des Fahrrads zu fördern und auch Bevölkerungsteile anzusprechen, die das Fahrrad noch nicht oder nur selten nutzen?

Erfolge in der Öffentlichkeitsarbeit zeigen sich oft erst auf lange Sicht. In Stuttgart haben sich inzwischen Veranstaltungen wie die Fahrradaktionstage mit Radel-Thon etabliert. Darüber hinaus können zielgruppenspezifische Aktionen wirksam sein, beispielsweise für den steigenden Bevölkerungsanteil der Seniorinnen und Senioren.

Stadtverkehr mit weniger Lärm, Staub, Gestank oder Luftverschmutzung wünschen sich Viele. Es ist auch unsere Aufgabe darauf hinzuweisen, dass jede und jeder seinen Beitrag dazu leisten kann. Nicht zuletzt die öffentliche Hand. Von der Stadtverwaltung bis zur Polizei: Der Einsatz von Dienstfahrräder hat Vorbildfunktion. Mit Modellwettbewerben, gezielter Öffentlichkeitsarbeit und Unterstützung von Verbänden, die sich für den Fahrradverkehr einsetzen, wollen wir die Radnutzung fördern.

Die vom Bundesumweltministerium veranlasste Kampagne „Kopf an: Motor aus“ (<http://www.kopf-an.de/die-kampagne>) geht in die richtige Richtung. Wir Grüne fragen uns allerdings, warum so etwas nicht aus dem Bundesverkehrsministerium kommt. Es wäre Aufgabe dieses Ministeriums viel mehr zu tun, um das Image des Fahrrads als Alltagsmobilitätsmittel und attraktive Alternative zum Auto bekannter zu machen. Wir wollen dafür sorgen, dass die Fahrrad-Blindheit des Verkehrsministeriums beendet wird.

4. Fahrrad und öffentlicher Verkehr können sich optimal ergänzen. Planen Sie, diesen Verbund im Nah- und Fernverkehr zu stärken? Welche Maßnahmen wollen Sie hierfür ergreifen?

Wir vom ADFC denken dabei beispielsweise an folgende Möglichkeiten:

- Die Fahrradmitnahme im ICE ermöglichen
- Kostenlose Fahrradmitnahme im Nahverkehr flächendeckend anstelle des bisherigen Flickenteppichs
- Die Fahrradmitnahme sollte im Regelfall auch in Bussen ermöglicht werden
- Mehr bike+ride-Stellplätze sowie Fahrradstationen

Gerne möchte ich zu den vom ADFC vorgeschlagenen Möglichkeiten einzeln Stellung beziehen.

- Fahrradmitnahme im ICE: Ein Mehrzweckabteil im ICE für die Fahrradnutzung ist erforderlich. Die Bahn sollte eine Umrüstung der alten ICE-Züge zügig in Angriff nehmen, neue ICE-Züge sollten ab Werk mit einem solchen Abteil ausgestattet sein.
- Kostenlose Fahrradmitnahme im Nahverkehr: Kostenlose Fahrradmitnahme ist in Stuttgart nahezu die Regel. Auch in der S-Bahn und den Zügen des Nahverkehrs sollte dies in Stuttgart zu jeder Zeit gelten.
- Fahrradmitnahme in Bussen: In Bussen ist der Platz beschränkt, Rollstuhlfahrer und Kinderwagen müssen hier Priorität haben. Eine Fahrradmitnahme im Regelfall halte ich daher für nicht vertretbar. Eine Ausweitung von Ausnahmeregelungen wäre für mich der gangbare Weg.
- Bike&Ride. Fahrradstationen: Ich unterstütze der Ausbau von Stellplätzen, die Fahrradstationen in meinem Wahlkreis sind ebenfalls Erfolgsprojekte, die jetzt etwa in Ludwigsburg schon die ersten Nachahmer finden. Selbst Bekannte von mir, die sonst nie mit dem Fahrrad fahren nutzen diese Räder mittlerweile gelegentlich.

Wie bereits erwähnt liegt die Zukunft eines akzeptierten und gut genutzten Radverkehr in der Vernetzung von Rad- und öffentlichem Nahverkehr. Dadurch kann ein attraktives Verkehrsangebot in der Stadt geschaffen werden. Innerhalb des Fernverkehrs halte ich es für überfällig, dass die Fahrradmitnahme in allen Zügen ermöglicht wird.

Wir wollen die Fahrradmitnahme im ICE. Trotz vollmundiger Ankündigungen hat das Verkehrsministerium hier nichts zu Stande gebracht. Wir werden hier weiter Druck machen, damit diese langjährige Forderung endlich durchgesetzt wird. Bündnis 90 / Die Grünen sehen zudem in der Kombination von Öffentlichem Verkehr und Mietradsystemen in Städten eine sehr gute Möglichkeit, die Vorteile beider Verkehrsmittel zu kombinieren und unterstützen daher die Ausweitung solcher Angebote.

<b>CDU</b> <b>Dr. Stefan Kaufmann</b>	<b>SPD</b> <b>Ute Vogt</b>	<b>Bündnis 90 / Grüne</b> <b>Cem Özdemir</b>
<p>5. Der Fahrradtourismus trägt zur Wirtschaftsleistung vieler deutscher Regionen bei.</p>		
<p>a) Halten Sie neben dem Infrastrukturausbau durch das Bundesverkehrsministerium und die Länder ein stärkeres - auch finanzielles - Engagement des Bundeswirtschaftsministeriums für erforderlich, um ein länderübergreifendes radtouristisches Konzept umzusetzen?</p>		
<p>Generell sollte sich der Bund stärker an der Förderung des Radverkehrs beteiligen (siehe Frage 2). Eine Beteiligung des Wirtschaftsministeriums halte ich für geeignet, um die Chancen des Radtourismus für Wirtschaft und Arbeitsplätze stärker in den Vordergrund zu rücken.</p>	<p>Das Wirtschaftsministerium muss vor allem im Rahmen der Vermarktung von Fahrradurlaub in und durch Deutschland offensiver tätig werden. Da wir in vielen Ländern inzwischen attraktive Angebote haben liegt es auch am Bund diese zu verbinden und darzustellen.</p>	<p>Unbedingt. Das D-Netz wächst immer noch viel zu langsam und scheitert teilweise an Ländergrenzen. Hier ist eine koordinierende Rolle des Bundes mit einer Geschäftsstelle gefordert, die vom Bund finanziert wird.</p>
<p>b) das bisherige Konzept der zwölf D-Routen ist bislang nur teilweise umgesetzt und hat den Nachteil, dass keine der Routen durch Stuttgart führt. Werden Sie sich dafür einsetzen, dass nach der (hoffentlich baldigen) Umsetzung des bisherigen Konzepts zusätzliche Routen in das Konzept integriert werden, so dass künftig auch der Neckarradweg oder eventuell eine Verbindung Strasbourg -- Stuttgart -- Regensburg -- Tschechien (Richtung Brno) zu Deutschlands Premiumrouten gehören?</p>		
<p>Die Vorteile einer D-Route durch Stuttgart liegen klar auf der Hand. Hierfür sichere ich meine volle Unterstützung zu. Insbesondere die Integration des Neckarradwegs scheint mir sehr viel versprechend, da die derzeit laufenden bzw. geplanten Renaturierungsmaßnahmen am Neckar den Fluss landschaftlich für den Fahrradtourismus noch attraktiver machen werden.</p>	<p>Bevor weitere neue Routen entstehen sollten vordringlich die vorhandenen komplett umgesetzt werden. Dafür zu arbeiten, dass künftig auch eine weitere Route auf alle Fälle durch Stuttgart führen muss ist für mich als Stuttgarter Kandidaten ein selbstverständlicher Auftrag. Die sinnvollste Gestaltung der Streckenführung würde ich von Fachgesprächen mit "Langstreckenfahrern" abhängig machen, da sich meine eigene Erfahrung eher auf Kurz- und Mittelstrecken beschränkt.</p>	<p>Für zusätzliche Routen werde ich mich gerne einsetzen. Priorität hat allerdings die Realisierung und Finanzierung der bisherigen Vorhaben. Es macht keinen Sinn, einen langen Wunschzettel wie den Bundesverkehrswegeplan zu haben, dessen meiste Projekte mangels Finanzmitteln auf absehbare Zeit (Jahrzehnte) ohnehin nicht realisiert werden. Routen, die funktionieren und angenommen werden, überzeugen. Weitere Routen lassen sich dann leichter und schneller realisieren.</p>
<p>6. Das Fahrrad hat seinen Verkehrsanteil auf zehn Prozent gesteigert.</p>		
<p>Sollen sich die Ausgaben der öffentlichen Hand für den Radverkehr an der Bedeutung dieses Verkehrsmittels orientieren?</p>		
<p>Grundsätzlich ja. Ausgaben der öffentlichen Hand für Straße, Bahn und ÖPNV können dem Radverkehr allerdings ebenso zu Gute kommen. Daneben ist eine Steigerung des Anteils für spezifische Maßnahmen im Radverkehr erforderlich.</p>	<p>Wir sind uns der Bedeutung des Fahrradverkehrs bewusst und haben uns als Ziel gesetzt, den Anteil an diesem Individualverkehr deutlich zu steigern. Dafür müssen Bund, Länder und Kommunen ihren Anteil dazu beitragen und die Stärkung des Fahrradverkehrs weiter vorantreiben. Eine Strassenbauplanung ohne Rücksicht auf Radverkehr muss der Vergangenheit angehören.</p>	<p>Es ist gar nicht notwendig, zehn Prozent der öffentlichen Mittel für den Personenverkehr für die Förderung des Radverkehrs auszugeben, ein Prozent würde schon reichen. Aber selbst von dieser Zielmarke sind wir noch meilenweit entfernt. Generell sollte in Verkehrsentwicklungsplänen geprüft werden, inwieweit eine aktive Fahrradförderung bestimmte Infrastrukturausbauten für andere Verkehrsmittel nicht sogar überflüssig macht.</p>

**CDU**  
**Dr. Stefan Kaufmann**

**SPD**  
**Ute Vogt**

**Bündnis 90 / Grüne**  
**Cem Özdemir**

7. Haben Sie Ideen, wie der Radverkehr in Stuttgart gefördert werden kann? Wie würden Sie diesen Ideen als Mitglied des Bundestags zur Umsetzung verhelfen?

In Stuttgart steht der Radverkehr vor besonderen Herausforderungen. Die großen Höhenunterschiede zwischen Talkessel und Vororten sehe ich neben einem unzureichenden Ausbau von Fahrradwegen als Hauptproblem meines Wahlkreises an. Die Bahn AG als Betreiber der Stuttgarter S-Bahn befindet sich im Bundesbesitz, hier kann ein Bundestagsabgeordneter seinen Einfluss geltend machen, um den S- und Regionalverkehr in Stuttgart fahrradfreundlicher zu gestalten. Dabei denke ich beispielsweise an eine generell kostenlose Fahrradmitnahme. Auch mit den kommunalen Entscheidungsträgern stehe ich seit langem in engem Kontakt. Neben einem weiteren Ausbau des Radwegenetzes gilt es, die Verkehrssicherheit für Fahrradfahrer insbesondere in den Innenstadtbezirken zu steigern. Was nützt ein Fahrradweg, der ständig zugeparkt ist? Intelligente Maßnahmen wie das „Parkraum-Management“ im Stuttgarter Westen können hier Abhilfe schaffen. Die gute Zusammenarbeit zwischen Polizei und Schulen in der Verkehrserziehung sollte gestärkt werden, ebenso das von der Neuen Arbeit betriebene Netz an Fahrrad-Service-Stationen in meinem Wahlkreis.

Auf den Fildern kann man sich schon derzeit sehr gut mit dem Rad bewegen. Es fehlen allerdings vielerorts Ausschilderungen und Wegweiser, da das Rad auch hier immer noch mehr als Freizeit- denn als Nutzfahrzeug behandelt wird. Hier gebe ich meine konkreten Anregungen an die Gemeinderatsfraktion bzw. den Bezirksbeirat, da hier schnell praktisch geholfen werden kann. In der Innenstadt und in der Verbindung zwischen den Stadtbezirken ist neben der Fahrradmitnahme auch der Einsatz des Elektrofahrrads eine große Chance für mehr Radverkehr in Stuttgart. Hier will ich die Bundesinitiative für mehr Elektrofahrzeuge nicht auf Autos begrenzt sehen! Aber es braucht dazu auch die sicheren Fahrwege. Die SPD-Gemeinderatsfraktion kämpft seit Jahren massiv für den Ausbau von Radwegen. Um das Thema Radverkehr in Stuttgart zu fördern, muss dieses jedoch - auch in Haushaltsberatungen - mehr in den Mittelpunkt rücken. Dies kann jedoch nur auf der kommunalpolitischen- und nicht auf bundespolitischer Ebene passieren.

Der Radverkehr als überwiegend lokales Verkehrsmittel sollte auch vor Ort gefördert werden. Inwieweit dies geschieht, verantworten zum Teil auch die Kofinanzierungen des Bundes. Ich setze mich dafür ein, dass der Bau eines Radweges für eine Stadt finanziell genauso attraktiv ist wie der Bau einer Straße. Und ich will verstärkt Radwege parallel zu Bundesstraßen. Die Vorschläge der Grünen im Gemeinderat zum Radverkehr sind Ihnen sicher bekannt.

8. Sind Sie dafür, die rechtlichen Rahmenbedingungen dahingehend zu ändern, den Städten und Gemeinden innerorts eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 zu ermöglichen?

Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 halte ich aus verschiedenen Gründen für falsch. Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit für Radfahrer ist Tempo 30 meiner Ansicht nach für den Autofahrer ein Zeichen, an dieser Stelle besonders vorsichtig zu fahren und so andere Verkehrsteilnehmer zu schützen. Diese spezielle Schutzwirkung ginge bei flächendeckendem Tempo 30 verloren. Tempo 30 sollte vielmehr zielgerichtet dort eingeführt werden, wo der Anteil an Fahrradfahrern besonders hoch ist, nicht aber im Heslacher Tunnel um ein Beispiel zu nennen.

Auf alle Fälle sollte es mehr Tempo 30 Zonen geben. Vor allem überall dort, wo Menschen direkt an den Strassen wohnen müssen. Aber pauschal innerorts ist die Begrenzung nicht sinnvoll. Bei großen Hauptverkehrsadern beispielsweise wäre ein generelles Tempolimit von 30 nicht sinnvoll. In Stuttgart hat die SPD-Gemeinderatsfraktion zusammen mit anderen bereits Tempo 30 in den meisten Wohngebieten in Stuttgart durchgesetzt.

Ich setze mich für ein flächendeckendes Tempo 30 km/h innerorts ein. Das führt zu mehr Sicherheit, Ruhe und Lebensqualität in den Ortschaften. Ausnahmen sind nur für verkehrswichtige Durchgangsstraßen sinnvoll.