

# Befragung der Kandidaten für die Bundestagswahl im Wahlkreis Stuttgart II

Hinweis: Von Ulrich Maurer (Linke) erreichte uns keine Antwort

<b>CDU</b> <b>Karin Maag</b>	<b>SPD</b> <b>Ute Kumpf</b>	<b>Bündnis 90 / Grüne</b> <b>Biggi Bender</b>	<b>FDP</b> <b>Marion C. Heß</b>
<b>1. An welchen Leitbildern wollen Sie die Stadtentwicklung künftig ausrichten? Wie sehen Sie die Rolle des Fahrrads im Stadtverkehr?</b>			
<p>Die Rolle des Radverkehrs in Stuttgart ist aufgrund der topographischen Gegebenheiten eine andere als z.B. in Münster. Aber selbstverständlich ist das Fahrrad Teil einer integrierten Verkehrspolitik. Der Fahrradverkehr ist umweltfreundlich und sichert Lebensqualität in Stuttgart. Das Radwegenetz sollte deshalb generell flächendeckend ausgebaut werden, auch um ein Angebot für die Bewohner der Vororte zu schaffen, mit dem Rad in die Innenstadt zu fahren. Eine Kooperation mit den Automobilverbänden, um eine gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme zu erreichen, wäre wünschenswert.</p>	<p>Das Leitbild der SPD ist die Stadt der kurzen Wege. Das bedeutet für uns, dass Wohnen, Arbeitsplätze, Einkaufen und Freizeitgestaltung in räumlicher Nähe gut erreichbar sind. Dafür wollen wir den öffentlichen Nahverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr weiter stärken. Fahrradfahren ist klima- und umweltfreundlich. Fahrradverkehr ist weder mit schädlichen Emissionen noch mit Lärm verbunden. Wer kurze Strecken mit dem Fahrrad fährt, kann entsprechend Geld beim Kraftstoff sparen. Radfahren ist gesund und hält fit, und es trägt zu einer besseren Lebensqualität vor allem in den Städten bei. Der Fahrradverkehr kann einen erheblichen Beitrag zur Verringerung der CO<sub>2</sub> – Emissionen leisten. Vor diesem Hintergrund ist für uns der Radverkehr fester Bestandteil einer integrierten Stadt- und Verkehrspolitik.</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>	<p>Findung eines ausgewogenen Mix aus Individualverkehr und ÖPNV</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>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind gut und sinnvoll. Über den Einsatz künftiger Haushaltsmittel kann ich noch keine Aussage treffen. Die Finanzierung muss der, nach der Wahl vorhandenen Haushaltslage, angepasst werden.</p>	<p>Innerhalb des föderalen Systems ist der Radverkehr eine Aufgabe der Kommunen und Länder, an der sich der Bund – wie im NRVP der Bundesregierung betont – punktuell durch Gesetzgebung und Finanzierung beteiligt. Auf Initiative der SPD ist ein Nationaler Radverkehrsplan für die Jahre 2002 bis 2012 vorgelegt worden, dessen Ziel es ist, die Chancen des Fahrradverkehrs aufzuzeigen und dieses Entwicklungspotenzial in einem auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrssystem gezielt zu nutzen. Bei der Umsetzung sind wir in den letzten vier Jahren ein gutes Stück weitergekommen. Die SPD setzt dabei auf den Aus- und Neubau von Radwegen an Bundesstraßen und Wasserwegen. Wir wollen außerdem gezielt fahrradfreundliche Projekte und Aktionen unterstützen, die Öffentlichkeit schaffen, und legen gleichzeitig großen Wert auf die Förderung von mehr Verkehrssicherheit. Außerdem wollen wir die Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen bei dem Thema verbessern und das Wissen über die Vorteile des Fahrradverkehrs unter anderem mit Hilfe der "Fahrradakademie" und von öffentlichen Fachveranstaltungen stärken. Zudem muss die Vernetzung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Nahverkehr vorangetrieben werden. Dafür gibt der Bund derzeit jährlich ca. 110 Mill. Euro aus. Die SPD wird sich dafür einsetzen, dass die Mittel bedarfsgerecht fortgeschrieben 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 wurde 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 "FahrRad" eingebracht wird. Die Mittel für Radwege an Bundesfernstraßen sollen auf 120 Mio. Euro gesteigert werden.</p>	<p>Besonders am Herzen liegt mir der Beitrag zum Umweltschutz und die Förderung der Gesundheit</p>

<b>CDU</b> <b>Karin Maag</b>	<b>SPD</b> <b>Ute Kumpf</b>	<b>Bündnis 90 / Grüne</b> <b>Biggi Bender</b>	<b>FDP</b> <b>Marion C. Heß</b>
<p>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?</p>			
<p>In Stuttgart wird das Fahrrad m.E. aufgrund der bereits genannten topographischen Besonderheiten weniger genutzt als in anderen Städten. Projekte wie das Elektofahrrad können hier einiges bewirken. Viele Arbeitnehmer haben auch nicht die Möglichkeit, sich am Arbeitsplatz umzuziehen oder sich nach einer in Stuttgart jedenfalls anstrengenden Anfahrt zum Arbeitsplatz in der Innenstadt zu duschen. Hier gilt es, das Bewusstsein zu schärfen.</p>	<p>Fortschrittliche Verkehrskonzepte brauchen Öffentlichkeit und müssen in der Praxis positiv erlebbar sein. Unser Ziel ist es, dass die Bürgerinnen und Bürger in ihrem Alltag erfahren, dass mit der Benutzung eines Fahrrads der Stadtverkehr für sie umweltfreundlicher und bezahlbarer wird und damit das persönliche Leben in der Stadt lebenswerter. Das passiert durch die Reduzierung von Lärm, Gestank, Luftverschmutzung, Unfällen und Staus. Der Bund wird dabei schon jetzt durch Modellwettbewerbe, gezielte Öffentlichkeitsarbeit und die direkte Unterstützung von Verbänden und Vereinen, die sich für den Fahrradverkehr einsetzen, unterstützend tätig. Diesen Weg wollen wir fortführen.</p>	<p>Die vom Bundesumweltministerium veranlasste Kampagne: Kopf an, Motor aus (<a href="http://www.kopf-an.de/die-kampagne">http://www.kopf-an.de/die-kampagne</a>) 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.</p>	<p>Das Fahrrad als Fitnessgerät bewerben</p>
<p>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?</p>			
<p>Wir vom ADFC denken dabei beispielsweise an folgende Möglichkeiten:</p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Fahrradmitnahme im ICE ermöglichen</li> <li>- Kostenlose Fahrradmitnahme im Nahverkehr flächendeckend anstelle des bisherigen Flickenteppichs</li> <li>- Die Fahrradmitnahme sollte im Regelfall auch in Bussen ermöglicht werden</li> <li>- Mehr bike+ride-Stellplätze sowie Fahrradstationen</li> </ul>			
<p>Insbesondere in Stuttgart ist eine Vernetzung des ÖPNV mit dem Radverkehr sinnvoll und wird bereits vorbildlich gelebt. Fahrrad- Servicestationen an wichtigen ÖPNV Stationen sind sinnvoll. Busse haben wenig Stellfläche. Insoweit muss ein Ausgleich zwischen den verschiedenen Bedürfnissen der Passagiere z.B. mit Kinderwagen, Gepäck und Rad gefunden werden. Im Fernverkehr werde ich die von Ihnen bereits genannte Maßnahme „Mitnahme von Fahrrädern im ICE“ gerne unterstützen. Ich denke weiter an kostenlose sichere Abstellmöglichkeiten der Fahrräder von Bahnreisenden und die verbindliche Ausweisung von Linien, die die Fahrradmitnahme gestatten.</p>	<p>Um das Radfahren noch attraktiver zu machen, wollen wir das Fahrrad noch besser in das öffentliche Nahverkehrs-System integrieren. Durch den Verbund von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr kann ein attraktives Verkehrsangebot in den Städten geschaffen werden. Auf kommunaler Ebene bestehen für den Bund enge Grenzen für eine direkte finanzielle Unterstützung. Derzeit werden auf Initiative der SPD im Rahmen des Wettbewerbs "Innovative öffentliche Fahrradverleih-Systeme" acht Modellregionen gefördert. Sie erhalten insgesamt 12,7 Millionen Euro für die Umsetzung ihrer Konzepte zur Verbesserung der städtischen Mobilität mit einem öffentlichen Fahrradverleihsystem. Innerhalb des Fernverkehrs setzen wir uns auf der Bundesebene gegenüber der DB AG für eine Mitnahme von Fahrrädern in ICs und ICEs ein. Bisher konnten wir in Gesprächen mit der Bahn die Zusicherung erreichen, dass in den Grundgerüsten der neuen IC-X Generation Stellplätze für Fahrräder mitvorkonstruiert werden. Zunächst sollen Fahrräder dann im IC der neuen Generation mitgenommen werden können und später dann im ICE.</p>	<p>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.</p>	<p>Ich befürworte all die von Ihnen vorgeschlagenen Möglichkeiten.</p>

CDU Karin Maag	SPD Ute Kumpf	Bündnis 90 / Grüne Biggi Bender	FDP Marion C. Heß
5. Der Fahrradtourismus trägt zur Wirtschaftsleistung vieler deutscher Regionen bei.			
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?			
Eine stärkere Vernetzung der Angebote ist sicher wünschenswert. Ich sehe hier beim Bundeswirtschaftsministerium eher eine koordinierende Rolle.	Der Fahrradtourismus ist in Deutschland ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und eine entscheidende Wachstumsbranche. Er fördert die Entwicklung strukturschwacher Gebiete. Über fünfzig Prozent der Fahrradtouristen entscheiden sich für einen Inlandsurlaub. Sie orientieren sich dabei in ihrem Urlaub jedoch nicht an den Grenzen von Bundesländern. Daher muss die Vermarktung der für den Tourismus interessanten Strecken in Deutschland länderübergreifend erfolgen. Mit dem Pilotprojekt „Länderübergreifender Ausbau und Vermarktung der D3/R1-Route“ hat der Bund bereits einen ersten Schritt zur Unterstützung gemacht. An dieser Stelle muss konzeptionell weitergedacht werden. Wir wollen den Fahrradtourismus dabei als ein gemeinsames Anliegen des Bundes, der Länder und der Gemeinden voranbringen. Der Bund muss dazu einen angemessenen Beitrag leisten.	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.	Gute Angebote funktionieren auch ohne Subventionen
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?			
Gerne!	Einen weiteren Ausbau des sog. D-Netzes begrüße ich. Kein anderes Verkehrsmittel wird so unterschätzt wie das Fahrrad. In Deutschland werden gegenwärtig 9 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das sind im Jahresdurchschnitt rund 300 Kilometer pro Einwohner. Ein Ausbau des D-Netzes durch weitere Radfernwege kann ein Anreiz dafür sein, noch mehr Bürgerinnen und Bürger auch in der Freizeit und im Urlaub dafür zu gewinnen, das Auto stehen zu lassen.	Als begeisterte Alltags- und Urlaubsradlerin setze ich mich, gemeinsam mit meiner Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, für zusätzliche Routen gerne ein. 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.	Ja
6. Das Fahrrad hat seinen Verkehrsanteil auf zehn Prozent gesteigert. Sollen sich die Ausgaben der öffentlichen Hand für den Radverkehr an der Bedeutung dieses Verkehrsmittels orientieren?			
Sinnvoll sind sicher ein eigener Radverkehrsetat und die Benennung konkreter Maßnahmen und Projekte im Rahmen der Haushaltsplanberatungen. Das Gießkannenprinzip entspricht in keinem Politikbereich verantwortlicher Haushaltsführung.	Die SPD ist von der Bedeutung des Fahrradverkehrs und von der Notwendigkeit einer weiteren Steigerung des Anteils am Individualverkehr überzeugt. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Bund, Länder und Kommunen sich jeweils in ihrem Verantwortungsbereich anstrengen und die Stärkung des Fahrradverkehrs weiter vorantreiben. Wir setzen uns dafür ein, dass die bisherige finanzielle Unterstützung des Bundes im erforderlichen Rahmen fortgeführt wird.	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.	Nein, da für Radfahrer weniger Allgemeinkosten anfallen.

CDU Karin Maag	SPD Ute Kumpf	Bündnis 90 / Grüne Biggi Bender	FDP Marion C. Heß
-------------------	------------------	------------------------------------	----------------------

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

Sinnvoll ist es, den Radverkehr als System zu begreifen und zu fördern. Dazu gehören eine fahrradfreundliche Infrastruktur, Serviceleistungen, z.B. die Fahrradstationen, die Unterstützung von fahrradfreundlichen Arbeitgebern bei deren Öffentlichkeitsarbeit und die Arbeit bei Verkehrssicherheitsfragen. Das Projekt Elektrofahrrad ist insbesondere in Stuttgart geeignet, den einen oder anderen Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen.	Stuttgart hat auf Initiative das call-a-bike-System der DB installiert, was gut angenommen wurde. Radfahren ist in Stuttgart aufgrund der Topographie beschwerlich. Deshalb habe ich mich auch dafür eingesetzt, dass E-mobility im Radverkehr getestet wird.	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 kennen Sie ja.	Ausweisung/Beschilderung von Routen, die nicht auf Radwegen sind, wie beispielsweise Feld- und Waldwege
---	---	---	---

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

nein. PKW- und Fahrradfahrer müssen lernen, sich als Partner im Straßenverkehr zu bewegen. Daran mangelt es m.E. auf beiden Seiten.	Den Vorschlag, Kommunen die rechtlichen Möglichkeiten an die Hand zu geben, selbst über die flächendeckende Einführung von Tempo 30 zu entscheiden, halte ich für sinnvoll. Gegenwärtig ist es Kommunen bereits möglich, Tempo 30 Geschwindigkeitsbegrenzungen punktuell selbst zu beschließen. Kommunen sind besser in der Lage abzuschätzen, ob eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung etwa zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sinnvoll erscheint. Ich unterstütze daher den Vorschlag, in der kommenden Legislaturperiode den Vorschlag vom zuständigen Ministerium prüfen zu lassen, ob die rechtliche Entscheidungskompetenz zur Einführung einer flächendeckenden Tempo 30 Geschwindigkeitsbegrenzung den Kommunen übergeben werden soll.	Ich setze mich für 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.	Sollte im Einzelfall geprüft werden.
---	---	--	--------------------------------------