



werk bund

Bericht

Werkbund im Gespräch 4 am 26. Juli 2025
'Wege zurücklegen, Distanzen überwinden, Nähe schaffen'
– Mobilität in der Region Stuttgart

Die Stadtgruppe Stuttgart des Deutschen Werkbund Baden-Württemberg hat am 26.07.2025 zur vierten Veranstaltung 'Werkbund im Gespräch' nach Stuttgart eingeladen. Anlass ist der 23. Juli 2025, der Tag, an dem sich die Eröffnung der Werkbundaussstellung 'Die Wohnung' in Stuttgart zum 98sten Mal jährt.

Treffpunkt für die Veranstaltung unter der Überschrift **'Wege zurücklegen, Distanzen überwinden, Nähe schaffen - Mobilität in der Region Stuttgart'** war in diesem Jahr das Straßenbahnmuseum Stuttgart der SSB in Bad Cannstatt.

Am Vormittag fanden zwischen den sehr vielfältigen Exponaten des Museums fünf Vorträge zum Thema statt.

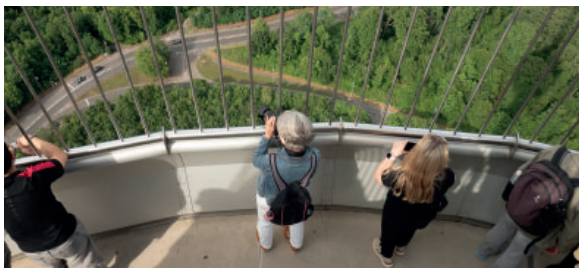
Der Nachmittag war geprägt durch die gemeinsame Fahrt mit den Stadtbahnen zum Stuttgarter Fernsehturm, von wo der Blick über die Region ein anschauliches Bild der Verknüpfung von Landschaft, Topographie mit den unterschiedlichen Verkehrsnetzen ergab. Für die Rückfahrt nach Bad Cannstatt wurden der Bus, die Zahnradbahn 'Zacke' und weitere Stadtbahnen genutzt.

Der Abend begann mit einem Besuch in der Daimler-Benz-Gedächtnisstätte, in der die Geburtstunde des motorisierten Individualverkehrs präsentiert wird. Anschließend trafen sich die Teilnehmer*innen zum Gespräch im Biergarten des Kursaals.

Für Einige gab es am folgenden Tag noch eine Baustellenführung zu Stuttgart 21.



**Titelbild:
Werkbund-Mitglieder
im Gespräch im
Straßenbahnmuseum
Stuttgart**
Foto: Marlyse
Kernwein-Janzer



**Stadtbahn am Char-
lottenplatz Richtung
Ruhbank**
Foto: Thomas Fütterer



**Gottlieb-Daimler-
Gedächtnisstätte**
Foto: Thomas Fütterer



**im Biergarten
am Kursaal Bad
Cannstatt**
Foto: Marlyse
Kernwein-Janzer



**Baustellenführung
Stuttgart 21**
Foto: Thomas Fütterer

Thomas Kiwitt

Leitender Technischer Direktor
Verband Region Stuttgart

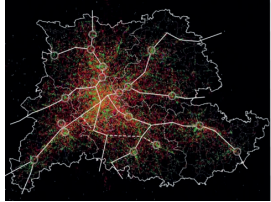
Vortrag

Thomas Kiwitt

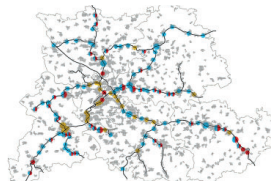
Foto:

Marlyse Kernwein-Janzer

Wege zurücklegen – Distanzen
überwinden – Nähe schaffen:
Mobilität in der Region Stuttgart

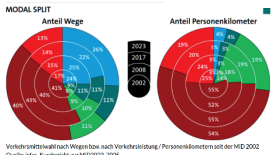
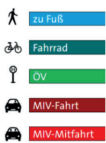


Verkehrsströme aus:
Verband Region Stuttgart



**Wohnbaupotentiale an
Bahn-Haltepunkten**
aus: VRS

Modaler Split - Veränderung 2002 bis 2023
aus: Verband Region
Stuttgart



Verkehrsmittelwahl nach Wegen bzw. nach Verkehrsmittelwahl / Personenkilometer nach der VRS 2002
Quelle: VRS, Kundenbericht zur MEG 2023, 2025

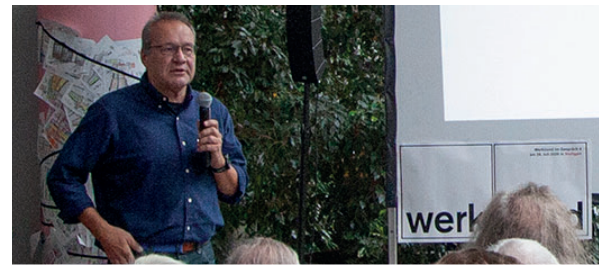
Mobilität ist zweckgebunden – aber (meist) kein Selbstzweck

- Rund 2,7 Mio. Menschen
- durchschnittlich 3,5 Wege / Tag
- 8,34 Mio. Wege / Tag
- ca. 92 % mit Quelle und Ziel in der Region
- ca. 35 % über mindestens eine **Gemeindegrenze** hinweg
- im Motorisierten Individual-Verkehr (MIV)
ca. 65 % über mindestens eine Gemeindegrenze
- Bei Fahrten zur Arbeit deutlich höherer Anteil:
rund 2/3 arbeiten nicht in der Wohngemeinde
- Durchschnittliche Pendeldistanz ca. 15 km >
wichtige Distanz für Mobilitätskonzepte
- Mobilität dient dem Erreichen von Zielen:
Wohnen – Arbeiten – Freizeit (ca. 40 %) –
Versorgung / Bildung / Kultur
- **Standorte** bestimmen Wege / Distanzen /
Verkehrsmittelwahl

Nachhaltige Mobilität – im Auto-Länd?

- Autos als Säule der **Wirtschaft**
- - und Teil regionaler **Identität**
- Verfügbarkeit für (fast) alle
- steigende **Zulassungszahlen**
- Region Stuttgart ist **nicht überall Großstadt**:
- - entsprechendes Angebot des Öffentlichen
Verkehrs (ÖV)
- MIV: 53 % der Wege / 73 % der Verkehrsleistung
- Eine der Konsequenzen: **Verkehrsinfrastruktur ist am Limit – auf Straße und Schiene**

**Keine wesentliche Veränderung des
Modalsplit – in Deutschland ebenso
wie in der Region Stuttgart seit 2002**



Überlastete Infrastruktur, lange Realisierungszeiträume, keine signifikante Veränderung in der Verkehrsmittelwahl... Was kommt noch?

- Demografischer Wandel geht weiter:
bis 2035 erreichen
290.000 Menschen das Rentenalter
90.000 Menschen das Erwerbsalter
- Ausgleich der demografischen Verwerfungen
durch **Zuzug + neuen Wohnraum**

Was tun? exemplarische Ansatzpunkte der Regionalplanung: Wohnen, Gewerbe, Handel/'City', Erholung ...

- **Kurze Wege** beibehalten - effiziente Siedlungsstruktur
- klare Vorstellung: **nachhaltige Gebäude** bauen, aber: ganzheitliche Betrachtung (inklusive Mobilität) ist notwendig
- Vorbehalte gegen **Baulandentwicklung** überwinden
- vorhandene **Wohnbaupotentiale** im Umfeld der Bahn-Haltepunkte nutzen
- gute Beispiele für **verdichtetes Wohnen**

... und Standorte für Produzierendes Gewerbe und Logistik schaffen

- Anteil des Produzierenden Gewerbes an der Zahl der Erwerbstätigen 29,9 % ist sehr hoch!
- Flächenbereitstellung ist eine besonders komplexe Aufgabe

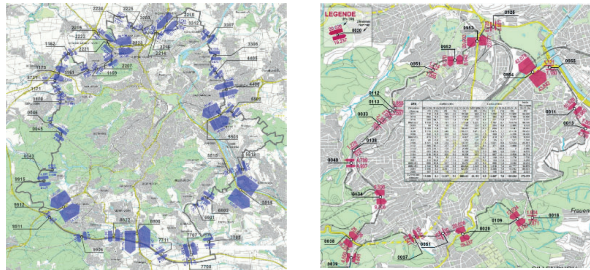
**Es gibt viele kleine Gemeinden – aber
Stadt und Natur sind nie weit weg**

Bürgermeister Landeshauptstadt Stuttgart
Referat Städtebau, Wohnen und Umwelt

Wege zurücklegen - Distanzen überwinden
- Nähe schaffen

Mobilität in der Stadt Stuttgart

Ausgangssituation: Kfz-Verkehr an der Markungsgrenze und am Kesselrand



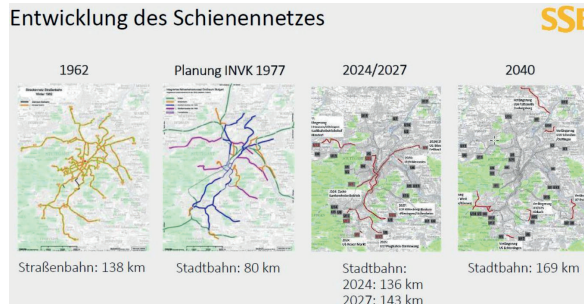
Im Betrachtungszeitraum von 2010 bis 2024 wuchs die **Zahl der Einwohner*innen** Stuttgarts von ca. 577.000 relativ kontinuierlich bis auf knapp 615.000 im Jahr 2019, nahm dann wieder ab bis 2021 und beträgt heute ca. 610.000. Einen ähnlichen Verlauf zeigt die Zahl der von VVS und SSB im **ÖPNV** beförderten Personen, wobei die Zahlen von vor 2019 noch nicht wieder erreicht werden konnten. Ebenso zeigen die Werte für **Kfz** 2019 einen deutlichen Einbruch, wobei die Zahl an der Markungsgrenze dann auf dem niedrigen Niveau konstant bleibt, während der Verkehr am Kesselrand wieder zunimmt.

Der **Modal Split** zeigt in den letzten fünf Jahren nur geringfügige Verschiebungen, allerdings nehmen beim ÖPNV die längerfristig gültigen Tickets zu. Fahrradbesitz nimmt etwas ab, wobei anteilig die Zahl an Pedelets deutlich steigt.



Projekte:
ÖPNV Angebote ausbauen und erhalten

Entwicklung des Schienennetzes



Nachhaltige Mobilität durch gemeinsame Förderung von Fuß- und Radverkehr

- Fuß- und Radverkehr = lebenswerte und attraktive Städte
- Förderung des Radverkehrs nicht zu Lasten des Fußverkehrs und ÖPNV
- Stärken-Schwächen-Analyse wurde bereits zusammen mit Fußverkehr durchgeführt
- Förderung von Fuß- und Radverkehr gemeinsam betrachten
- Gemeinsamer Bericht zur aktiven Mobilität

Fußgängerfreundliche Infrastruktur und Stadtgestaltung

Barrierefreiheit und fußgängerfreundliche Infrastruktur bedeuten Teilhabe und Lebensqualität für alle in der Stadt. Dazu gehören einladende Flächen und Plätze, Baum- und Grünbeete, Sitzgelegenheiten, (Trink-)Brunnen und angenehme Toiletten.

Das Konzept der 'lebenswerten Innenstadt'

Vortrag
Peter Pätzold
Foto:
Marlyse Kernwein-Janzer

**Zahl der KFZ in 24h an
der Markungsgrenze
und am Kesselrand**
aus: Peter Pätzold

Schienennetz der SSB

aus: Peter Pätzold

Das Konzept der 'lebenswerten Innenstadt'

Erschließungskonzept
Parkraumkonzept
Citylogistikkonzept
Radwegkonzept
Fußwegkonzept
Straßen- und Raumkonzept
aus: Peter Pätzold



Kathrin Beckers

Internationale Bauausstellung
Metropolregion München

Bericht zur Internationalen Bauausstellung Metropolregion München

Unterschiedliche Formen der Mobilität mit unterschiedlichen Anforderungen

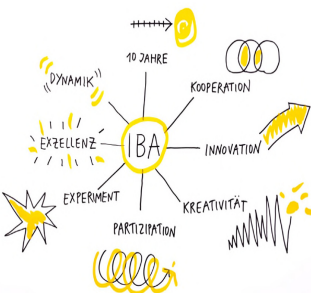
aus: IBA München
<https://iba-m.de>

Die Metropolregion München in Zahlen

aus: IBA München

Die Vision IBA Metropolregion München

aus: IBA München



Eine Internationale Bauausstellung (IBA) ist ein Instrument der Stadt- und Regionalentwicklung. Das zeitlich begrenzte Format verfolgt das Ziel, mit innovativen Ansätzen zukunftsweisende Lösungen für städtebauliche und regionale Herausforderungen neu zu denken, zu erproben und öffentlichkeitswirksam zu präsentieren.

Die Vision

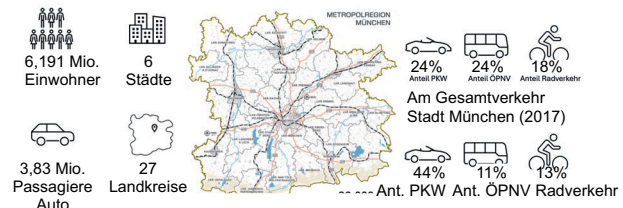
In 2034 ist die Metropolregion München ein international bekannter Vorreiter für eine zukunftsfähige, lebenswerte und multimodale Mobilität mit hoher Gestaltungsqualität. Als lebendiges Labor für Innovation, Exzellenz und Kooperation inspiriert die Metropolregion mit Vorzeige-Projekten für eine regional-vernetzte Mobilität die Welt.

Die IBA Metropolregion München möchte dazu beigetragen, eine **neue Mobilitätskultur** zu etablieren, die

- soziale, demografische, ökologische, ökonomische und technologische Aspekte in Einklang bringt,
- die Lebensqualität in Stadt und Land gleichermaßen steigert,
- die Region als dynamischen und vernetzten Lebensraum stärkt,
- eine vertrauensvolle Zusammenarbeit über kommunale Grenzen hinaus stärkt.



Die Metropolregion München in Zahlen



Eine vielseitige Region braucht vielseitige Lösungen

Mobilitätslösung in der Stadt ≠
Mobilitätslösung am Land - es braucht:

- **eine Mobilitätswende**
Vermeidung von Wegebedarf Nahmobil-affine Orte (in der Innenstadt)
- **eine Verkehrswende**
Verlagerung Verkehr & Multimobilität Pendler/ Bahn-affine Orte (in Vororten)
- **eine Antriebswende**
Verbunden mit Energiewende zentral für Auto-affine Regionen (am Land)

Ansatz der IBA GmbH

- IBA Experimentierraum - Projekte
- IBA Netzwerk - Ideenräume/Workshops
- IBA Bühne - Veranstaltungen

Caroline Kramer

Lehrstuhl für Humangeographie, KIT
Institut für Geographie und Geoökologie

Die mobile Gesellschaft – zwischen Home Office und Multilokalität

Blick auf **Mobilität als Bewegung**
(körperlich / virtuell) in **Raum und Zeit** in
empirischen Arbeiten

Leben und Arbeiten im Zoom-Room: Bewertung der 'neuen Arbeitswelt':

- Virtuelle Treffen sind nicht gleichwertig,
vor allem anstrengender
- Persönliche Treffen sind von großer Bedeutung
- Pausen sind wichtig, auch wenn reduziert,
eben auch für Frauen

Folgen des 'Verlusts des Zwischen':

- Zwischenzeiten nehmen ab – dadurch keine
Zwischenräume (kein Raumwechsel)
- Pausen verlieren dadurch ihren Charakter
als Übergangsritual, 'Abkühlzeit'
- Stress-Symptome, Verschwimmen der
Raum-Zeit-Wahrnehmung

Heute hier, morgen dort: wer lebt multilokal und 'auf Zeit'?

DFG-Projekt 'Temporalität des Wohnens und

Arbeitens – Orte der emotionalen Beheimatung und

der Alltagspraktiken', Kooperation zwischen der RWTH

Aachen und dem Karlsruher Institut für Technologie

(KIT) in den Regionen Frankfurt a.M. und Leipzig 2023

30 % leben aktiv, 16 % passiv multilokal

- Das Phänomen stellt an die Großstadt-
region samt suburbanem Umland hohe
Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur.
- Das temporäre UND dauerhafte Lebens-
konzept erfordert eine Wohnumgebung,
die an die An- und Abwesenheiten ange-
passt ist.



Vortrag Caroline Kramer

Foto:

Marlyse Kernwein-Janzer

Wo entscheidet sich wer warum für welche Art von Mobilität?

Projekt 'Qualität alltäglicher Mobilität – Mobilitätstypen und Sied-
lungsstruktur im Wechselspiel'

Kooperation mit dem BWIM (HKA) Dissertation von Niklas
Kraus in den Landkreisen Karlsruhe und Schwäbisch Hall

Ergebnisse erste Auswertung der Befragung:

- **PKW-Verfügbarkeit** differiert stark nach
Stadtteilen
- In Karlsruhe Zentrum hohe **Fahrrad-Verfüg-
barkeit und -nutzung**, in Höhenstadtteilen
wenn, dann **E-Bikes**
- starke **PKW-Bindung** in Höhenstadtteilen
und in peripheren Regionen

Raum-Zeit-Gerechtigkeit: ein Leitbild für die Planung?

Mobilität ist zentrales 'verbindendes'

Elements des Lebens - ermöglicht die Teilhabe
am sozialen Leben:

**Was ist in welcher Zeit, wann und
für wen erreichbar?**

Mobilitätsplanung ist ein Quer- schnittsthema

Leitbild zeitgerechte Stadt

- Planung von **Raum UND Zeit** für
soziale Gerechtigkeit
- **Räumliche / zeitliche Maßstabsebenen:**
EU - Nationalstaat - Bundesland - Stadt -
Quartier | langfristig und kurzfristig
 - räumlich/zeitliche Lebensentwürfe ermöglic
 - Ziel: **Zeitautonomie** in der Alltagsgestaltun
unabhängig von ökonomischen Ressourcen

Unterschiedliche For- men des multilokalen Zusammenlebens

aus: Temporalität des
Wohnens und Arbeitens,
Wächter 2024

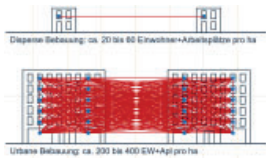


Vortrag
Henning Krug

Foto:

Marlyse Kernwein-Janzer

Mobilität durch Stadt
Grafik: Henning Krug



7 Thesen zur Mobilitätswende

1 Mobilitätswende ist weniger Autoverkehr und Autoabhängigkeit

Autoabhängigkeit als Eigenschaft räumlicher Strukturen: viele Wegezwecke/-ziele sind nur mit dem Auto gut erreichbar, Verlust der Nähe, 'Zwangsmobilität'.

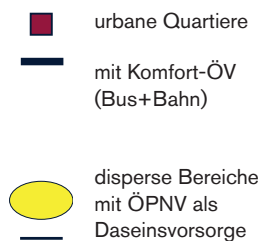
2 Mobilitätswende heißt mehr Mobilität

Verkehr ermöglicht den Menschen physisch in Beziehung zu treten, Kommunikation, Austausch. Sinn/Zweck/Nutzen liegen im Ankommen, im Erreichen von Orten. Viel Mobilität besteht, wenn Gelegenheiten zur Ausübung ortsgebundener Aktivitäten erreichbar sind - von verschiedenen Standorten aus, mit verschiedenen Verkehrsmitteln ... für alle!

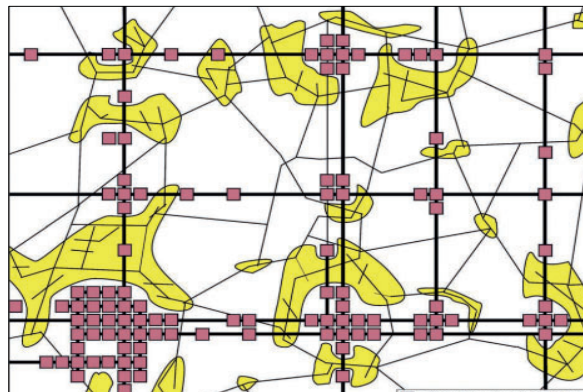
3 Mobilität durch Stadt

Stadt hat viele Qualitäten - Stadt auch als Mobilitätstechnik, 'Stadt der kurzen Wege' + Transit-Oriented Design, größtes Potenzial für Mobilität sind Siedlungsstruktur und Städtebau.

Das Städtle-Netz



Grafik: Henning Krug



4 Fußverkehr (und Nähe) ist die Basis

Folgt aus These 3 sowie aus der Evolution: Mensch sein = Fußgänger sein. Städte so gestalten, dass sie zum Gehen einladen!

5 Weniger Straßen(kapazitäten) bedeuten weniger Stau!

Straßenausbau bleibt ohne Zeiteinsparung aber mit viel induziertem Verkehr: neue Straßen oder mehr Kapazität > MIV attraktiver > mehr MIV > neue Engpässe. Um Stau zu reduzieren: Umweltverbund attraktiver machen + den MIV relativ unattraktiver. Die Umverteilung von Straßenraum macht Fußwege attraktiver, reduziert wirksam Stauerscheinungen, macht verbleibenden MIV also effizienter ...

6 Öffentlicher Verkehr: Die größten Potenziale liegen im Busverkehr

Infrastruktur ist weitgehend vorhanden, benötigt keine teuren Investitionen, Netze sind einfach erweiterbar, flexibel gestaltbar. Bus neu denken! - Komfort und Vorrang.

7 In 'der Fläche': Radverkehr und sanfter Autoverkehr

Relativ große Wegelängen (mit Pedelec für fast alle) > gut in 'der Fläche'. Geringe Schäden und Belastungen > gut in der urbanen Stadt. Verkehrsmittel, das in allen Räumen und Siedlungsstrukturen gut funktioniert. Zubringer zum Komfort-ÖV

Was bleibt nun in Erinnerung?

- **Mobilität** ist in und für die Region Stuttgart von **zentraler Bedeutung**!
- Das aktuelle **Angebot ist insgesamt attraktiv**, erreicht aber sowohl beim MIV als auch beim ÖPNV Grenzen.
- **Freizeitverkehr** entspricht rund 40% der gesamten Verkehrsleistung, davon finden 55 % mit dem Pkw statt.
- **Infrastrukturausbau** ist notwendig - aber aufgrund der Langfristigkeit der Projekte und der limitierten Ressourcen keine Patentlösung.
- Um nennenswerte Veränderungen beim Modal Split zu erreichen, müssen entsprechende Nutzungen durch deutlich **attraktivere Angebote und gleichzeitig Restriktionen** gestärkt werden.
- **Ganzheitliche Lösungen** sind erforderlich! - wobei auch Klimaschutz, Klimaanpassung, ökologische, soziale und wirtschaftliche Belange zu berücksichtigen sind.
- In der Region und auch in der Stadt gibt es ein großes Bedürfnis nach Grün, aber die **Natur ist nie weit weg**.
- Integrierte Strategien auf regionaler und lokaler Ebene sind notwendig - **Pläne machen alleine, reicht nicht!**
- Nur eine Mobilitätskultur, die **vielfältige Mobilitätslösungen für die Stadt aber auch für den ländlichen Raum** und deren Verknüpfung anbietet, kann erfolgreich sein.
- Zeittypische Lebensentwürfe mit zunehmender **Multilokalität** erfordern entsprechende Mobilitätskonzepte.

Foto: Marlyse Kernwein-Janzer

- Die Segregation und Vertreibung der weniger zahlungskräftigen Bevölkerung in periphere Lagen mit reduzierten Mobilitätsangeboten stellen die Frage nach der **Raum-Zeit-Gerechtigkeit**.
- Das städtische Umfeld hat aufgrund der **räumlichen Dichte und dementsprechender Mobilitätsangebote** zahlreiche Qualitäten, die einen intensiven Austausch und zahlreiche Nutzungen ermöglichen.
- **Stadt selbst wird so zu einer Mobilitätstechnik** - 'Stadt der kurzen Wege' und Transit-Oriented Design eröffnen großes Potenzial
- Voraussetzung für eine gute Mobilität sind **Siedlungsstruktur und Städtebau**.
- Für den Öffentlichen Verkehr liegen die größten Potenziale im **Busverkehr** da die Infrastruktur weitgehend vorhanden ist, keine teuren Investitionen benötigt werden und die Netze einfach erweiterbar und flexibel gestaltbar sind.
- **Letzte Meile** ist mit dem leeren Bus sehr teuer: Pedelec, Sammeltaxi, Mitfahrerbank ...

Aufbruch zur Nutzung des Öffentlichen Verkehrs



Der Bericht wurde von Siegfried Gaß auf der Grundlage der Präsentationen, die die Referent*innen dankenswerterweise zur Verfügung gestellt haben, zusammengestellt.

Besonderer Dank gilt der freundlichen Unterstützung durch



Stuttgarter Straßenbahnen AG