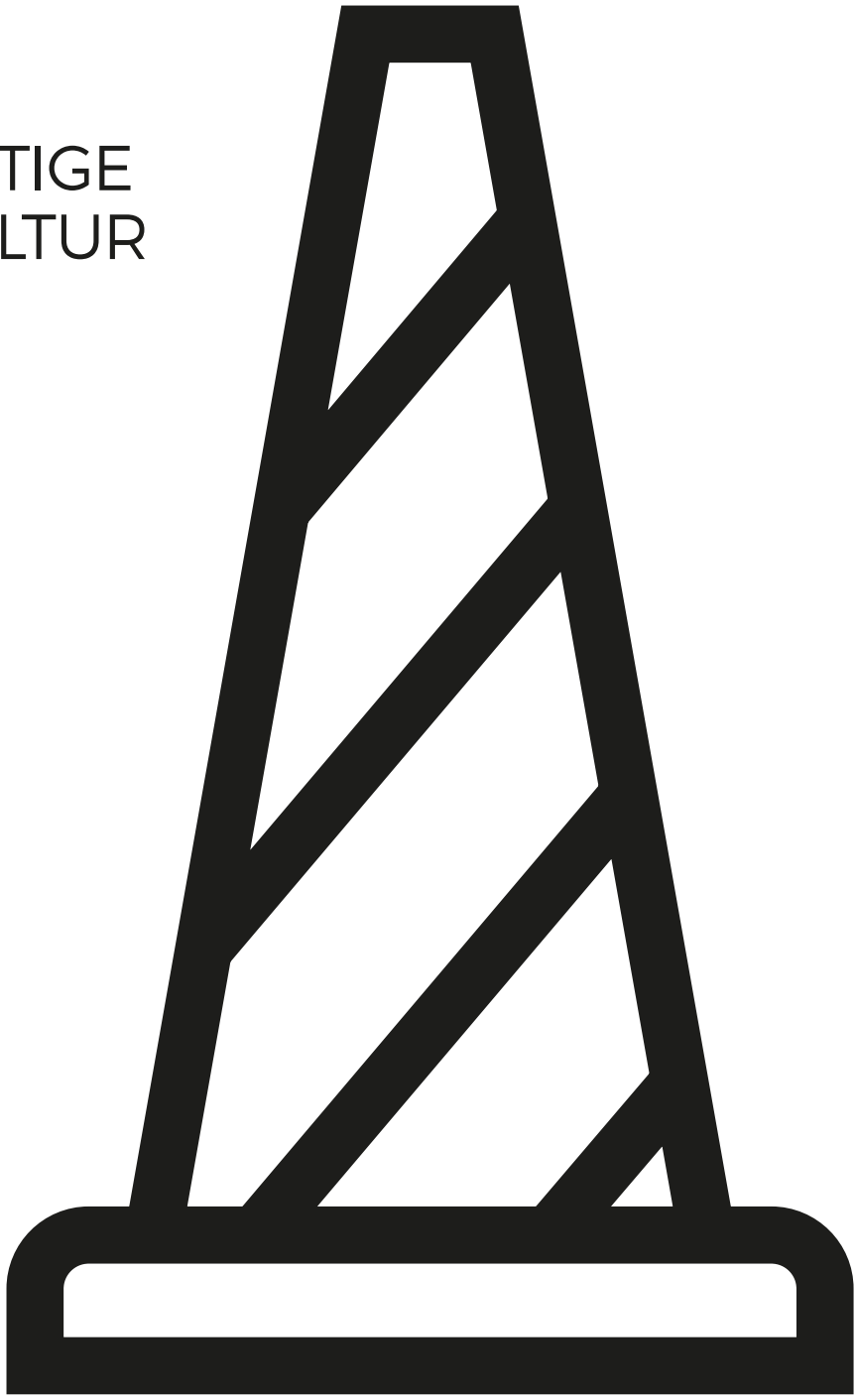
REALEXPERIMENTE – AUF DER SUCHE NACH NEUEN MÖGLICHKEITEN

Martina Baum, Hanna Noller, Sebastian Klawiter

C

REALLABOR
FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR



0. REALEXPERIMENTE ALS TRANSDISZIPLINÄRE LEHRFORMATE – ERKENNTNISGEWINN ⟶ S. 5

1. SUCHE NACH NEUEN MÖGLICHKEITEN ⟶ S. 7

2. TRANSDISZIPLINÄRE ZUSAMMENARBEIT ⟶ S. 13

3. DER WERT ZUKUNFTS-GERICHTETEN DENKENS UND GESTALTENS ⟶ S. 22

4. REALEXPERIMENTE IN DER PRAXIS ⟶ S. 29

5. GLOSSAR ⟶ S. 46

REALEXPERIMENTE – AUF DER SUCHE NACH NEUEN MÖGLICHKEITEN

C

Martina Baum, Hanna Noller, Sebastian Klawiter

Warum lohnt es sich, Realexperimente als transdisziplinäre Lehrformate umzusetzen? Welche Expertisen braucht es dafür? Sollte das Lehrformat Realexperiment weitergeführt oder verstetigt werden? Welche Realexperimente wurden umgesetzt und wie haben sie sich voneinander abgegrenzt?
Das vorliegende Zine beschreibt die Erfahrungen und Erkenntnisse aus drei Realexperimenten zum Thema nachhaltige Mobilitätskultur, entworfen und umgesetzt am Städtebau-Institut, Lehrstuhl für Stadtplanung und Entwerfen der Universität Stuttgart.

Exkursion im Seminar „Provisorische Architektur – Neue Realexperimente für Stuttgart“, Österreichischer Platz, 2018

0. REALEXPERIMENTE ALS TRANS-DISZIPLINÄRE LEHRFORMATE – ERKENNTNISGEWINN

→ Die Hochschule verlässt durch transdisziplinäre Realexperimente ihren „Elfenbeinturm”, wird zur Stadtschule und damit greifbar zum Lern- und Sozialisationsraum für alle Stadtgestalter*innen.

→ Personen unterschiedlicher Fachbereiche, die im alltäglichen Umgang wenig bis keinen Austausch untereinander haben, finden in Realexperimenten zueinander – sei es durch Ort, Thema, Expertise oder Interesse.

→ Realexperimente ermöglichen Studierenden ihre Interessen und Potenziale selbstständig zu entwickeln, auszuloten und im Alltag zu entfalten.

→ Erfahrungswissen wird in den Alltag der Stadt transportiert, die Stadtbevölkerung kann direkt teilhaben und davon profitieren.

→ Realexperimente fördern die öffentliche Auseinandersetzung zwischen Wissenschaft, Politik, Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft. Sie fordern das Mit- und Voneinanderlernen zwischen Auszubildenden und Verantwortlichen unterschiedlicher Fachbereiche.

→ Realexperimente entwickeln Zukunftsvisionen. Durch provisorische Architekturen im öffentlichen Raum vermitteln sie zwischen Vision und Realität. Provisorische Architekturen bieten die Möglichkeit, Planungsprozesse offen zu gestalten, bis sich die Qualitäten der zu entwickelnden Architekturen und Stadträume über ihren Gebrauch ermitteln lassen.

→ Städtebau wird durch provisorische Architekturen im Maßstab eins zu eins erlebbar.

→ Öffentlicher Raum ist das verbindende Element einer Stadtgesellschaft, er verknüpft die Orte an denen wir leben und arbeiten. Er bildet den Zu- und Übergang zu offenen Räumen und experimentellen Orten.

→ Die Durchführung von Realexperimenten erfordert neben wissenschaftlicher, praktischer und planerischer Expertise, die interdisziplinäre Kommunikation in den Fokus zu rücken.

→ Durch Realexperimente werden Fragen persönlicher und gesellschaftlicher Verantwortung aufgeworfen, ins Bewusstsein gerufen und neu diskutiert.

1. SUCHE NACH NEUEN MÖGLICHKEITEN

Der grundsätzliche Widerspruch unserer Zeit – eine rein wachstumsorientierte Gesellschaft bei gleichzeitig fortschreitender globaler Ressourcenknappheit – stellt die stadtgestaltenden und raumgreifenden Disziplinen vor neue und zunehmend drängende Herausforderungen. Das Streben nach Wohlstand, grenzenloser Mobilität und der Kampf um die beste Lage auf limitiertem Raum stehen zunehmend in Konkurrenz mit unserem Wunsch nach sozialer Gerechtigkeit.[1] Die Hoffnung auf Auflösung dieses scheinbar unlösbaren Widerspruchs, drängt uns zur Suche nach neuen Möglichkeiten und Werkzeugen des nachhaltigen sozial-ökologischen Planens und Bauens. Das Format der im Rahmen des Forschungsprojekts „Future City Lab – Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur" umgesetzten Realexperimente schafft neue Freiräume für diese Suche in der universitären Lehre von Architektur und Städtebau.

1.1 LEBENSLANGES LERNEN DURCH TRANSDISZIPLINÄREN AUSTAUSCH

Realexperimente als Lehrformat ermöglichen den transdisziplinären Austausch zu komplexen Themen und die gemeinschaftliche Entwicklung von Lösungsansätzen. Die Kooperation von Universität, Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft sowie die Form des gegenseitigen Lernens in einem experimentellen Umfeld eröffnen den Schritt aus zunehmend eng vorgeschriebenen Lehrplänen zurück in Richtung des Humboldtschen Bildungsideals des lernenden Forschens, des zweckfreien gemeinsamen lebenslangen Lernens.[2] Verwirklichungen von Realexperimenten im öffentlichen Raum machen komplexe Themen für die gesamte Stadtgesellschaft zugänglich, ermöglichen öffentlichen Diskurs und transportieren gewonnene Erfahrung zurück in den Alltag der Stadt. Eins-zu-eins-Umsetzungen kooperativ entworfener Lösungsansätze erfordern ein enges Zusammenspiel aller Beteiligten aus der universitären Lehre von Architektur und Städtebau, Politik, Stadtverwaltung und Zivilgesellschaft. Im gegenseitigen Austausch lernen sie die Maßstabssprünge zwischen Handwerk, Architektur, Stadtplanung, Politik und Philosophie – von der theoretischen Idee bis zur praktischen Umsetzung – und deren Hürden kennen. Gemeinsam durchlaufen sie transdisziplinäre, heuristische Prozesse. Die transdisziplinäre Zusammensetzung der Projektgruppen fördert die Kommunikation und das Verständnis zwischen den Akteur*innen unterschiedlicher Disziplinen, Milieus und Hierarchiestufen. Personen, die im alltäglichen Umgang wenig bis keinen Austausch untereinander haben, finden in Realexperimenten durch Ort, Thema, Expertise oder Interesse zueinander.

1 vgl. Bregman, Rutger (2020): Im Grunde gut. Eine neue Geschichte der Menschheit, Hamburg: Rowohlt.
2 vgl. Humboldt, Wilhelm von: Robert Haerdter. (2012) Ideen zu einem Versuch, die Grenzen der Wirksamkeit des Staats zu bestimmen. Stuttgart: Reclam.

1.2 PRODUKTION VON WISSEN DURCH ERFAHRUNGEN

Für Studierende bieten Realexperimente die einzigartige Gelegenheit, im Studium angeeignetes und theoretisches Wissen im Entwerfen weiterzuentwickeln und in der praktischen Umsetzung direkt zu überprüfen. Dadurch entstehendes individuelles Erfahrungswissen ist so vielfältig, wie die Stadt selbst. Gespeichert als unbewusstes Wissen wird es nach einer Zeit der Reflektion für die Studierenden sichtbar und begleitet sie ein Leben lang.[3]

Dominic Plag:

Für die Lehrenden und Verantwortlichen stellen Realexperimente eine große Herausforderung dar, da ihr offener Prozess hohe Flexibilität aller Beteiligten erfordert. Ihr Potenzial liegt nicht in der Effizienz des Formats, sondern in dessen Innovationen ermöglichender Offenheit. Eingebettet in die engen Strukturen der Semester- und Lehrpläne stellt dieser nur bedingt planbare Prozess den üblichen Arbeitsalltag infrage. Die Offenheit des Formats muss zugelassen und ausgehalten werden.
Die in Realexperimenten eingesetzten provisorischen Architekturen[4] bieten die Möglichkeit, Ideen und Entwürfe skizzenartig im realen Raum auszutesten. Sie geben Freiheit, Planungsprozesse und deren Umsetzung offenzuhalten, bis sich räumliche und atmosphärische Qualitäten der Architekturen und Stadtbausteine durch ihren tatsächlichen Gebrauch ermitteln lassen.[5] Durch intuitives, spielerisches Bauen und Umbauen der Provisorien, können sich neue ungeplante Varianten entwickeln. Im Kreislauf aus Analysieren, Entwerfen, Umsetzen, Bauen, Programmieren, Bespielen, Moderieren, Diskutieren, Überprüfen, Analysieren, Entwerfen, wird ein reflexiver Prozess angeregt. Wie in der Research-through-Design-Methode: Analyse – Projektion – Synthese, entsteht ein lernendes System, das konkreten Praxisbezug und reflexive Rückbindung der eigenen Tätigkeit produziert.[6]
Aus den mit provisorischen Architekturen gewonnenen Erkenntnisse lassen sich erfolgreich getestete Details für mögliche Verstetigungen entwickeln und spezifizieren. Erarbeitete Herangehensweisen und Werkzeuge können gesammelt und in ähnlichen Projekte angewendet werden. Die Ergebnisse sind skalierbar und damit übertragbar auf übergeordnete Ebenen von Planung und Städtebau.

„Im Vergleich zu vielen anderen Seminaren an der Uni brachte mich das Reallabor vor allem persönlich weiter. Dies hängt sicher mit der praktischen Arbeit anstatt der theoretischen Auseinandersetzung zusammen, die viel mehr das Zwischenmenschliche fordert. Etwas, das für mich später sehr wichtig werden wird, in der Uni aber leider viel zu oft zu kurz kommt. Das andere, was mich besonders an diesem Seminar faszinierte, war, dass ich mich nicht einem Erfolgs- oder Konkurrenzdruck wie sonst immer ausgeliefert fühlte. Vielmehr arbeitete ich mit vielen auf ein gemeinsames Ziel hin. Dies ist wohl der Grund, weshalb ich ohne Weiteres bereit war, so viel Zeit in dieses Projekt zu stecken und trotzdem enorm viel Spaß dabei hatte."

1.3 NACHHALTIGE VERMITTLUNG DURCH AKTIVIERUNG

Universitäre Infrastruktur und die Einbindung von Praxispartner*innen sichern und unterstützen die Umsetzung der Realexperimente. Studierende und zivilgesellschaftliche Akteur*innen haben die Möglichkeit, in sicherem Rahmen an der Umsetzung der Realexperimente aktiv mitzuarbeiten, mitzugestalten und an gemeinsam gewonnen Erkenntnissen teilzuhaben. Praxispartner*innen können mögliche Kooperationspartner*innen im akademischen Rahmen kennenlernen, neue Methoden austesten und dafür öffentliche Anerkennung gewinnen.[7] Das übergeordnete, wissenschaftliche Ziel der Realexperimente ist das Initiieren von gesellschaftlichen Veränderungen, um dabei die Funktionsweise des Transfers vom Wissen zum Handeln erforschen zu können.[8] Ziel der Realexperimente als Lehrformat in Architektur und Städtebau ist, zum einen Studierenden erfahrungsorientiertes Lernen zu ermöglichen um daraus implizites, also aus eigener Erfahrung gewonnenes Wissen zu produzieren.
Zum anderen erwirken Realexperimente über die Universität hinaus öffentlichen Diskurs zu Raumqualitäten von Stadt und wie diese nachhaltig und solidarisch gestaltet werden kann.

Im vorliegenden Zine zeigen wir eigene Erfahrungen aus der praktischen Umsetzung von drei Realexperimenten in der Lehre von Architektur und Städtebau auf, sprechen Handlungsempfehlungen aus und möchten uns damit für die Weiterführung und Etablierung des Formats einsetzen. In Kapitel 2 stellen wir dar, welche Ressourcen, Kompetenzen und Kapazitäten zur Durchführung von Realexperimenten in der Lehre von Architektur und Städtebau notwendig sind. Vergleichend dazu möchten wir auf den Text „Der Weg zum Realexperiment – Schlüsselakteure identifizieren, Kooperationsstrukturen aufbauen, Projektideen auswählen", von Eric Puttrowait, Raphael Dietz, Marius Gantert und Johannes Heynold hinweisen, der aufbauend auf Erfahrungen aus der 1. Förderphase Reallabor RNM aufzeigt, wie Realexperimente im Rahmen eines Reallabors oder eines anderen transformativen Forschungsformats konzipiert werden können.[9] In Kapitel 3 befassen wir uns mit der Frage nach der Zukunft dieses Formats und welche Entwicklungsschritte wir für sinnvoll erachten. In Kapitel 4 werden die spezifischen Erkenntnisse und Erfahrungen der drei durchgeführten Realexperimente dargelegt.

3 vgl. Kuhn, Rainer et. al. (2018): Gemeinsam Experimentieren. In: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, Universität Stuttgart (Hrsg.), Stuttgart in Bewegung: Berichte von unterwegs. Berlin: Jovis, S. 58
4 ⟶ Zine A
5 vgl. Becker, Benjamin (2013): Provisorium. In: Kniess, Bernd (Hrsg.), Universität der Nachbarschaften 2010-2013. Hamburg: HafenCity Universität Hamburg, S.95
6 vgl. Hebert, Saskia (2019): Perforierte Wirklichkeit und mögliche Zukünfte. Ein Gespräch. In: Finkenberger, Isabel Maria; Baumeister, Eva-Maria; Koch, Christian (Hrsg.), Komplement und Verstärker: Zum Verhältnis von Stadtplanung, Künstlerischen Praktiken und Kulturinstitutionen. Berlin: Jovis, S. 108
7 vgl. Puttrowait, Eric et al. (2018). Der Weg zum Realexperiment – Schlüsselakteure identifizieren, Kooperationsstrukturen aufbauen, Projektideen auswählen. In: Defila, Rico; Di Giulio, Antonietta (Hrsg.), Transdisziplinär und transformativ forschen: eine Methodensammlung. Wiesbaden: Springer VS, S. 201
8 vgl. Gross, Matthias; Hoffmann-Riem, Holger; Krohn, Wolfgang (2005): Realexperimente: ökologische Gestaltungsprozesse in der Wissensgesellschaft. (Science studies.) Bielefeld: Transcript.
9 vgl. Defila, Rico; Di Giulio, Antonietta (Hrsg.) (2018): Transdisziplinär und transformativ forschen: eine Methodensammlung. (Research.) Wiesbaden: Springer VS, S. 195 ff.

Realexperimente entwickeln Zukunftsvisionen. Durch provisorische Architekturen im öffentlichen Raum vermitteln sie zwischen Vision und Realität. Provisorische Architekturen bieten die Möglichkeit, Planungsprozesse offen zu gestalten, bis sich die Qualitäten der zu entwickelnden Architekturen und Stadträume über ihren Gebrauch ermitteln lassen.

Realexperiment How do you roll?, Österreichischer Platz Stuttgart, 2019

Fairteiler StadtRegal, Österreichischer Platz Stuttgart, 2019

Realexperiment Stuttgarter Luftbahn, StadtPalais – Museum für Stuttgart, 2019

Ideen-Workshop „Stuttgart bewegt sich“, Württembergischer Kunstverein Stuttgart, 2018

Studierende bauen gemeinsam das Realexperiment StadtRegal, Universität Stuttgart, 2019

2. TRANSDISZIPLINÄRE ZUSAMMENARBEIT

Realexperimente finden eingebettet in komplexe soziale, ökologische und technische Gestaltungsprozesse statt. Die Durchführung von Realexperimenten innerhalb eines Lehrformats in Architektur und Städtebau erfordert deshalb von allen Beteiligten während des gesamten Prozesses einen hohen Grad an Flexibilität und zeitgleich sehr stabile Rahmenbedingungen der institutionellen Struktur innerhalb derer die Realexperimente verantwortet werden.

In den einzelnen Phasen des Projekts sind unterschiedliche Fähigkeiten gefordert. Hierbei wird sehr deutlich was bereits seit einigen Jahren in der Planungstheorie diskutiert wird: „Die aktuellen Herausforderungen der städtebaulichen Planung erfordern neue Kompetenzen der Planer*innen. Es geht nicht mehr nur ums Entwerfen und um die Darstellung des Entworfenen, sondern um Teamfähigkeit, Diskussionskultur, und Kooperation.”[10] Es sind folglich, zusätzlich zu den ohnehin notwendigen Hard Skills, zunehmend die sogenannten Soft Skills, also Kompetenzen wie Kommunikation und Teamfähigkeit in allen Bereichen der Planung und Gestaltung gefragt. Auch in anderen Disziplinen ist eine entsprechende Entwicklung wahrzunehmen. So schreiben die verantwortlichen Projektleiter*innen aus den Erfahrungen der Kunstvermittlung an einer Berufsfachschule für Auszubildende aus dem technisch-industriellen und dem gewerblichen Bereich in Baden (Schweiz): „In allen Berufsfeldern sind Fähigkeiten wie sich überraschen zu lassen, affektiv zu reagieren, andere Sichtweisen einzunehmen oder auch Hierarchien zu überdenken wichtige Strategien, um Innovationen und Erkenntnisse zu ermöglichen.”[11]

Im Folgenden werden die aus Sicht der Lehrenden notwendigen Expertisen phasenweise aufgeführt und angereichert mit Erfahrungen und Erkenntnissen aus der Umsetzung von Realexperimenten im Rahmen von Lehrformaten in fünf Jahren Reallabor RNM am Städtebau-Institut beschrieben.

2.1 INTERDISZIPLINÄRES TEAM

Für die Umsetzung von Realexperimenten innerhalb eines Lehrformats in Architektur und Städtebau bedarf es eines interdisziplinären **Lehrteams** aus den raumgestaltenden Fachrichtungen (etwa Landschafts- und Freiraumarchitektur, Baukonstruktion, Architektursoziologie, Stadtplanung, Handwerk, Innenarchitektur, Produktdesign und Kommunikationsdesign). Da im Rahmen von Realexperimenten die Dialektik selbst zum Experiment wird, kann sich das Team nur mit einer grundsätzlichen Bereitschaft, sich auf neue Situationen, das Provisorische und Unfertige, einzulassen in der Durchführung behaupten. Hohe Lernbereitschaft, Motivations- und Diskussionsfähigkeit, Freude an Vermittlung von Sachverhalten, Erfahrung im Entwerfen und der Gestaltung von Prozessen, sozialen und

10 Temel, Robert; Hrncir, Christoph (2015): Grundlagen für kooperative Planungsverfahren. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung, S.10

11 Baldini, Nadja; Sterzinger, Ivan; Andereggen, Martin (2018): I fuck with Turrell. Ne travaillez jamais. Baden: Kodoji Press, S.25

physischen Räumen, die Fähigkeit, sich schnell vorurteilsfrei in unbekannte Themen einzuarbeiten sowie umfassendes Verantwortungsbewusstsein sind unbedingt erforderlich.[12] Für die **Umsetzung von Realexperimenten** benötigt das Lehrteam handwerkliches Können, um Entwürfe der Studierenden im Maßstab eins zu eins zu begleiten. Gutes Improvisationsvermögen zur schnellen Entscheidungsfindung und Grundkenntnisse in haftungsrechtlichen Fragen geben Sicherheit in der Umsetzung und Betreuung. Aktive Verbindungen zu den Werkstätten und Kontakte zu genehmigenden Ämtern, Kommunalpolitik und zivilgesellschaftlichen Netzwerken, sowie deren respektvolle Pflege, sind sehr wichtig. Für die **sozialwissenschaftliche** Evaluation der Experimente empfiehlt sich, bereits im Koordinations- oder Lehrteam entsprechende Expertisen zu setzen.[13] **Verstetigung und Übertragung des gewonnen Wissens** auf Praxispartner*innen, Politik und Stadtverwaltung wird durch Einbeziehung der Arbeitswissenschaften gesichert.[14]

2.2 TRANSDISZIPLINÄRER IDEENFINDUNGSPROZESS

Um eine Öffnung des Prozesses in die Praxis, Anknüpfungspunkte zu zivilgesellschaftlichen Akteur*innen, Politik und Stadtverwaltung erzielen zu können, diese dauerhaft zu motivieren und einzubeziehen, sind Workshops in Kombination mit Input-Vorträgen in den verschiedenen Phasen des Projekts nötig (z. B. Barcamps, Ideenwettbewerbe, Kleingruppen-Diskussionen, unterschiedliche Lehrformate).[15] Zu den Veranstaltungen sollten Studierende, Vertreter*innen der Stadtverwaltung und Politik sowie interessierte Bürger*innen gleichermaßen geladen werden. Sinnvoll ist die Einbeziehung von Expert*innen außerhalb des eigenen Wirkungskreises, um die zu diskutierenden Themen ganzheitlich betrachten zu können. Wichtig ist eine hohe Diversität unter den vortragenden Personen und eine großzügige Wertschätzung gegenüber den freiwilligen Teilnehmer*innen, um diese nachhaltig zu stimulieren.[16] Die Formate, die im Rahmen des Reallabors stattgefunden haben, werden im Zine A Provisorische Architektur & Praktischer Stadtebau dargestellt.
⟶ Zine A

2.3 KOOPERATIVES ENTWERFEN, WERTSCHÄTZENDE GESTALTUNG UND PROVISORISCHE UMSETZUNG

Wenn die Idee eines Realexperiments von mehreren Personen gemeinschaftlich getragen wird, ist die Wahrscheinlichkeit erfolgreicher Umsetzung größer. Durch die **Ko-Autor*innenschaft** entwickeln sich Ansporn, Kreativität und Identifikation, das Projekt tatsächlich durchzuführen. Koproduktion kann die Qualität der Realexperimente verbessern und diese inhaltlich vertiefen, denn mit steigender Diversität der Teams werden Entscheidungen im Gestaltungsprozess aus vielfältigen Blickwinkeln überprüft.

12 vgl. Karow-Kluge, Daniela (2008): Gewagte Räume: Experimente als Teil von Planung zwischen Wissenschaft, Gesellschaft und Kunst. Aachen: Hochschulschrift, S. 276 f.
13 ⟶ Zine D
14 ⟶ Zine E
15 vgl. Puttrowait, Eric et al. (2018). Der Weg zum Realexperiment – Schlüsselakteure identifizieren, Kooperationsstrukturen aufbauen, Projektideen auswählen. In: Defila, Rico; Di Giulio, Antonietta (Hrsg.), Transdisziplinär und transformativ forschen: eine Methodensammlung. Wiesbaden: Springer VS, S. 200
16 vgl. Alcántara, Sophia et. al. (2018): Zukünfte partizipativ entwickeln. In: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (Hrsg.), Stuttgart in Bewegung: Berichte von unterwegs. Berlin: Jovis.
18 ⟶ Zine Kapitel 3.1 Aufbau und Formate
19 ⟶ Zine Kapitel 3.1 Aufbau und Formate

Arzum Coban:

„Wenn man in der Werkstatt steht und eins nach dem anderen schiefgeht oder zumindest anders als geplant verläuft, vergisst man schnell die Euphorie, die man am Anfang verspürte. Ich habe gelernt, dass man sich genügend Zeit lassen sollte zwischen dem Planen und dem Bauen. Dass Material zu spät geliefert wird und dass einem oft im Nachhinein Dinge auffallen, die man ändern muss – dies werde ich bei zukünftigen Projekten genauer berücksichtigen."

Gestaltung von Räumen prägt Menschen und Menschen prägen Räume. Über die formale Ausgestaltung provisorischer Architekturen können Anknüpfungspunkte geschaffen werden. Gute Gestaltung kann Atmosphären kreieren, bestimmte Situationen ermöglichen oder unmöglich machen.[18]

Einerseits schützt wertige Gestaltung vor Vandalismus und drückt Wertschätzung gegenüber den Nutzer*innen und Anwohner*innen aus. Andererseits wirken einfache und veränderbare Konstruktionen einladend auf Dritte. Diese werden animiert, sich den Raum anzueignen und die Architektur weiterzuentwickeln. Je nach Intention des Experiments können so Handlungen initiiert oder verhindert werden.

Die Mitarbeiter*innen der Holzwerkstätten der Universität Stuttgart wurden zu Beginn des Projekts über die bevorstehenden Herausforderungen informiert und frühzeitig in den Entwurfsprozess eingebunden. Während des Entwurfs konnten bereits erste Pläne besprochen und Möglichkeiten der Umsetzung diskutiert werden. Dies half, um frühzeitig über alternative Umsetzungskonzepte nachzudenken. Eigenverantwortliche Budgetplanung der Projekte durch die Studierenden fordert und fördert deren Fähigkeit der Kostenplanung und Verständnis für ökonomische und technische Rahmenbedingungen.

Nicole Epple:

„Das Projekt liegt einem besonders am Herzen, wenn man mitbaut und sieht, wie viel Blut, Schweiß und Tränen tatsächlich darin stecken. Als ich aus gesundheitlichen Gründen ausgefallen bin, machte ich mir am meisten Gedanken um das Stadtregal und wie sie nun vorankommen, obwohl ich einige Lehrveranstaltungen verpasste und in meinem Job ausfiel."

Die Studierenden haben sich im Rahmen des Lehrformats intensiv mit öffentlichem Raum auseinandergesetzt und die komplexen Anforderungen an Freiraumgestaltung kennengelernt.[19] Für die Umsetzung von Realexperimenten im öffentlichen Raum sind Genehmigungen notwendig. Frühzeitige Absprachen und enge Zusammenarbeit mit den entsprechenden Ämtern (Amt

für öffentliche Ordnung, Grünflächenamt, Tiefbauamt, u.a.) sind unerlässlich. Genehmigungen benötigen, je nach Auslastung der Ämter, Vorlauf von mindestens sechs Wochen. Persönliche und vertrauensvolle Kommunikation zwischen Koordination der Realexperimente und Stadtverwaltung kann den Rahmen des im öffentlichen Raum Möglichen erweitern. Durch wachsende Akteur*innenvielfalt innerhalb der Stadtmacher*innen-Bewegung stoßen die traditionellen Planungsverwaltungen allerdings noch häufig an ihre Kapazitätsgrenzen.[20] Mit diesem Bewusstsein ist eine sorgfältige Kommunikation mit der Stadtverwaltung zwingend erforderlich. Hinweise zu rechtlichen Bedingungen und Haftungsfragen für Veranstaltungen und Interventionen im öffentlichen Raum, sowie einfachen Handlungsempfehlungen dazu gibt es in der vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) herausgegebenen Freiraum-Fibel.[21] In dem in der ersten Förderphase des Reallabors entstandenen Parklet-Bericht, sind alle wichtigen Informationen zur Umsetzung eines Parklets zu finden.[22] Die Stadtverwaltung der Stadt Stuttgart stellt einen Leitfaden zur Genehmigung eines Parklets in Stuttgart auf ihrer Website zur Verfügung.[23]

Engagiertes Mitwirken der zivilgesellschaftlichen Akteur*innen im öffentlichen Raum schafft eine Brücke zwischen Wissenschaft und Stadtalltag. Ohne diese Zusammenarbeit würde es sich bei Realexperimenten um einseitige studentische Ausstellungen handeln. Mehrdimensionale Transformationsprozesse können nur in der Kooperation angestoßen werden.

Nicole Epple:

„Ich bin zutiefst für die liebevolle Art von Conny (Anm. d. Red.: Conny Krieger, zivilgesellschaftliche Akteurin) dankbar, denn ohne ihre Vermittlung, wäre solch ein Miteinander nicht möglich gewesen. Dadurch habe ich gelernt, wie wichtig es ist, mit Trägern zusammenzuarbeiten. Denn sonst wissen die angesprochenen Gruppen nichts von dem Projekt oder trauen sich nicht, das Stadtregal zu nutzen. Generell hat man schnell gemerkt, wie wichtig es ist, vor Ort zu sein. Man muss immer wieder präsent für die Menschen sein – ins Gespräch kommt man meistens automatisch."

20 vgl. Willinger, Stephan (2019): Planen in der offenen Stadt. Überlegungen zur Selbstorganisation und Emergenz in der Stadtentwicklung. In: Finkenberger, Isabel Maria; Baumeister, Eva-Maria; Koch, Christian (Hrsg.), Komplement und Verstärker: Zum Verhältnis von Stadtplanung, Künstlerischen Praktiken und Kulturinstitutionen. Berlin: Jovis, S. 233

21 vgl. Sittmann-Haury, Stephanie; Willinger, Stephan (2016): Freiraum-Fibel: Wissenswertes über die selbstgemachte Stadt. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

22 Verweis zu Parkletbericht (http://www.parklet-stuttgart.de/parklet-bericht/)

23 https://www.stuttgart.de/parklets

Sicher Rollschuhfahren in der Stadt. Realexperiment How do you roll?, Paulinenbrücke Stuttgart, 2019

Modellbau Uhrenturm Stuttgarter Luftbahn

2.4 GEMEINSAME VERANTWORTUNG

Die Umsetzung eines Realexperiments erfordert Entscheidungen schnell zu treffen. Parallel dazu müssen Regeln, Sicherheitsbestimmungen und Verordnungen umfassend abgewogen und eingehalten werden. Auf offenen Baustellen13, in der praktischen Umsetzung der provisorischen Architekturen, besteht in erhöhtem Maß Unfallgefahr. Alle Beteiligten stehen vor der Herausforderung kreative Freiheit, Spontaneität und Offenheit mit Regeln, Ordnung und Sicherheit zu vereinbaren. Verantwortliche stoßen an die Grenzen von Regelwerken bezüglich Haftung, Versicherung, Genehmigung, Wissenschaftlichkeit, Datenschutz und den durch Covid-19 in Kraft getretenen Hygienerichtlinien. Diese Grenzen sind oft nicht eindeutig und durch das Engagement und die Kreativität der zuständigen Akteur*innen auszuloten.

Verantwortliche und Lehrende sollten sich ihrer Haftung und rechtlichen Belangbarkeit im Ernstfall unbedingt bewusst sein. Die psychische Belastung durch empfundene Verantwortung darf nicht unterschätzt werden. Da Verantwortung unsichtbar ist, ist sie für Studierende und zivilgesellschaftliche Akteur*innen schwer nachvollziehbar. Deshalb ist es notwendig, Fragen der Verantwortung offen und transparent zu diskutieren. Je mehr Verantwortung bewusst von einzelnen Akteur*innen übernommen wird, desto mehr Vertrauen wird ihnen von höherer Hierarchieebene entgegengebracht und umso eher können vermeintliche Grenzen im gemeinsamen Ermessen überschritten werden. Urbanes Stadtgefüge funktioniert nur, wenn Bürger*innen nicht nur ihr Recht auf Stadt und damit die Schranken und Grenzen, sondern auch ihre Pflicht, ihre Verantwortung und damit die Gestaltungsfreiheit für ihre Stadt wahrnehmen.[25]

Während Experimente und Provisorien in der Regel temporär angelegt sind, entwickelt sich mit Einbeziehung zivilgesellschaftlicher Akteur*innen eine enge Beziehung, Aneignung und Identifikation zu den Projekten.[26] Realexperimenten implizit ist die Möglichkeit auf Verstetigung. Diese ist schon im Entwurf mitzudenken und zu diskutieren. Die durch Realexperimente initiierten Aushandlungs- und Lernprozesse verursachen wertvolle Reibung, die von den Beteiligten zum einen gestaltet werden kann, zum anderen jedoch ausgehalten werden muss. Besonders von durch den Prozess in der Öffentlichkeit stehenden Personen wird häufig Rechtfertigung gefordert, die zu argumentieren, sie aufgrund der Komplexität der Projekte vor Herausforderungen stellt. Eine externe Moderation dieser Aushandlungsprozesse wird deshalb dringend empfohlen.

Sandra Schlegel:

„Ich denke trotzdem, dass es möglich gewesen wäre, bei einer längeren Dauer des Projekts, sich als Hauptorganisator langsam aus dem Geschehen zurückzuziehen und den Nutzern langsam die Verantwortung zu übertragen. Das muss jedoch als eine Art Prozess geschehen."

24 vgl. Lendzinski, Lukasz; Weigand, Peter; Aubinais, Antoine; Jacquemin,Simon (Hrsg.) (2016): Von Katzen und Mikrowellen: Gedanken zu architektonischen Interventionen. Of Cats and Microwaves : Reflections on architectural Interventions. Berlin: Jovis.

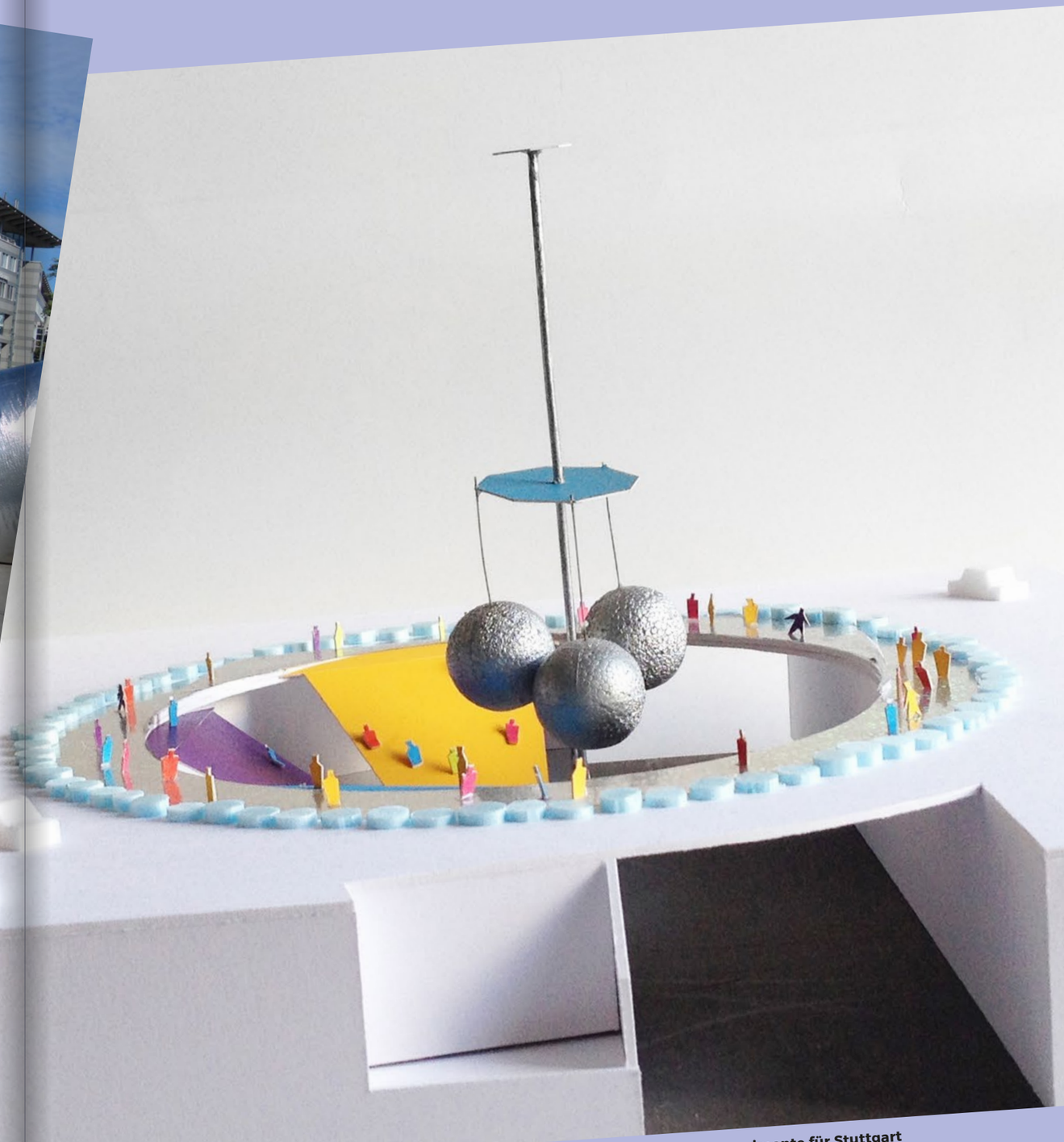
25 vgl. Jacobs, Jane (1983): Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Berlin: DE GRUYTER, S. 62

26 vgl. Karow-Kluge, Daniela (2008): Gewagte Räume: Experimente als Teil von Planung zwischen Wissenschaft, Gesellschaft und Kunst. Aachen: Hochschulschrift, S. 248

Da Verantwortung unsichtbar ist, ist sie für Studierende und zivilgesellschaftliche Akteur*innen schwer nachvollziehbar. Deshalb ist es notwendig, Fragen der Verantwortung offen und transparent zu diskutieren.

Sicher Rollschuhfahren in der Stadt. Realexperiment How do you roll?, Paulinenbrücke Stuttgart, 2019

Ideenskizze von Cristina Estanisalao, „Stuttgart bewegt sich", Württembergischer Kunstverein Stuttgart, 2018



Modell „How do you roll?" zur Ausstellung „Provisorische Architektur – Neue Realexperimente für Stuttgart

3. DER WERT ZUKUNFTSGERICHTETEN DENKENS UND GESTALTENS

Dem Reagieren und oftmals sogar dem Gefühl des gänzlichen Ausgeliefertseins auf bereits stattfindende Entwicklungen und Prozesse stellen Realexperimente eine aktive und gestaltende Position gegenüber. Diese befähigt die beteiligten Akteur*innen aus dem Modus des Passiven, Beschreibenden in einen der Aktion und Produktion zu gelangen. Hierin sehen wir einen sehr großen Wert für den Diskurs über komplexe Herausforderungen unsere Lebensumwelt betreffend. Wissenschaft beforscht nicht mehr nur Prozesse und somit auch Bürger*innen, transformative und transdisziplinäre Wissenschaft hingegen entwickelt gemeinsam mit verschiedensten Akteur*innen Lösungsansätze und Strategien für die vor uns stehenden großen Transformationen.

In Realexperimenten wird des Weiteren nicht nur über eine mögliche andere Zukunft nachgedacht und diskutiert sondern diese explizit entworfen und gestaltet. Wie könnte unserer Zusammenleben und unsere Lebensumwelt, im Falle des vorliegenden Reallabors mit dem Fokus auf unsere Mobilitätskultur, nachhaltig gestaltet werden? Auf diese offene Fragestellung mussten reale Interventionen im Stadtraum entworfen werden, als Anstoß für den Diskurs und als Auseinandersetzung mit dem Thema durch das eigene Tun. Die entwickelten Ideen verbleiben dabei nicht im Abstrakten einer möglichen Beschreibung durch Texte, Pläne und Bildern sondern werden gebaute und damit erfahrbare Realität im Stadtraum. Die passive, distanzierte Rolle sowohl der Forschenden als auch der zivilgesellschaftlichen Akteur*innen zum Forschungsgegenstand wird verlassen zugunsten aktiver Koproduktion und Involviertheit. Es wird gemeinsam etwas Neues geschaffen und zur Diskussion gestellt.

Zukunftsgerichtetes Denken und transformatives Gestalten, seit jeher Methoden der planenden Disziplinen, schaffen somit einen erleb- und erfahrbaren Stadtraum, welcher durch aktive und involvierte Akteur*innen zu einem Diskursraum über unsere Lebensweise und die baulich-räumliche Manifestation dieser wird.

Realexperimente werden den in der Einleitung des Zines beschriebenen Widerspruch zwar nicht lösen, aber sie können Knoten darin identifizieren, lockern und neu verknüpfen. Sie machen es möglich, dass wir unser räumliches Zusammenleben dauerhaft diskutieren und den Mut haben die Zukunft aktiv mitzugestalten. Die Potenziale eines aktiven Einbindens und Gestaltens sehen wir in Lehre und Forschung ebenso wie im Diskurs über Stadtentwicklung und Stadtentwicklungsprozesse gleichermaßen groß und weiter verfolgenswert, selbstverständlich im Bewusstsein der Grenzen der Möglichkeiten und der notwendigen Ressourcen.

3.1 TRANSFORMATIVE ANSÄTZE IN FORSCHUNG UND LEHRE

Fokussierte, isolierte Fragestellungen an einen klar definierten Forschungsgegenstand sind als Methode für die komplexen Aufgabenstellungen in Bezug auf das Forschungsfeld Stadt mit seiner gesellschaftlichen und räumlichen Dimension oft nicht zielführend und bringen nur bedingt Erkenntnisgewinn

geschweige denn Transformationsprozesse in Gang. Exakte Wissenschaft stößt hier an ihre Grenzen. Um der Stadt als einem System gerecht zu werden, bedarf es des Arbeitens mit Komplexität und transdisziplinärer Zugänge. Transformative Forschungsansätze und die Methode des Entwerfens als prospektives und zugleich reflexives Tun ermöglichen hingegen das Arbeiten mit und in der Komplexität von Stadt. Entwürfe arbeiten stets in und mit dem komplexen Gefüge aus Sachaspekten, Akteur*innen und übergeordneten Zusammenhängen. Sie entwickeln für eine konkrete Situation eine Vision für die Zukunft, loten mögliche Lösungswege aus und entwickeln so per se immer etwas Neues. Verschiedene Akteur*innen sind in den Prozess eingebunden, eine transdisziplinäre Zusammenarbeit ist gelebter Alltag. „der entwurf übersteigt theorie und praxis und eröffnet nicht nur einen neue wirklichkeit, sondern auch neue einsichten,“ [27] konstatierte Otl Aicher zum Erkenntnisgewinns durch das Entwerfen.

Für die Wissenschaft ergibt sich aus dem transformativen Ansatz der Reallabore und den Realexperimenten eine Erweiterung der klassischen Wissenschaftszugänge.[28] Die planenden Disziplinen sollten ihre Kompetenzen zum forschenden Entwerfen (engl. Research by Design) selbstbewusst herausstellen und aktiv auch als wissenschaftliche Formate anwenden.

Ebenso relevant ist die Kompetenz zur Kooperation mit unterschiedlichsten Akteur*innen, die durch dieses Format erworben wurde. Der geschützte Raum der Universität wird verlassen und das Entworfene in der Baupraxis und gelebten Realität umgesetzt und angeboten. Ein Bewusstsein für die eigenen Kompetenzen und die eigene Rolle im Prozess wurde in den Realexperimenten gebildet, die Notwendigkeit zur Zusammenarbeit deutlich erlebbar.

3.2 REALEXPERIMENTE IM DISKURS ÜBER STADT

Städte sind die gebaute Manifestation der in ihr lebenden Gesellschaft und deren Entwicklung. Bedürfnisse, Haltungen und Wertvorstellungen der Menschen zeigen sich in der gebauten Struktur, im Positiven wie Negativen. Jede Stadt ist Spiegel der Stadtgesellschaft. Ob die Bürger*innen sich aktiv in den Stadtbildungsprozess einbringen oder als passive Marktakteure und Konsumenten agieren entscheidet maßgeblich über ihre Lebensqualität und Identität. Damit Stadt in der gesellschaftlichen und räumlichen Dimension ein attraktiver, inklusiver und offener Ort wird bedarf es einer aktiven Stadtgesellschaft und somit einer aktiven Diskurskultur über unser Zusammenleben und unsere gebaute Umwelt.
Die Reallabore mit den Realexperimenten sind ein Format mittels derer dieser Diskurs dauerhaft und produktiv geführt werden kann. Dies haben die durchgeführten Realexperimente deutlich gezeigt.

Es ist nicht einfach, über die Zukunft und alternative Lebensweisen nachzudenken und diese zu diskutieren. Es ist hingegen viel einfacher dies zu tun,

27 Aicher, Otl (1991): die welt als entwurf. Berlin: Ernst & Sohn, S. 195
28 vgl. Weidinger, Jürgen (2013): Entwurfsbasiert Forschen. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin: Schneidewind, Uwe; Singer-Brodowski, Mandy (2014): Transformative Wissenschaft: Klimawandel im deutschen Wissenschafts- und Hochschulsystem. Marburg: Metropolis Verlag, Marburg; Ammon, Sabine; Froschauer, Eva Maria; (Hrsg.) (2013): Wissenschaft Entwerfen: vom forschenden Entwerfen zur Entwurfsforschung der Architektur, München/Paderborn: Wilhelm Fink Verlag.

wenn ich eigene neue Erfahrungen gemacht habe, mir somit neues Erfahrungswissen angeeignet habe. Die Realexperimente sind nur punktuelle Interventionen im Raum und zudem temporärer Natur, aber sie helfen neue Bilder und Erfahrungen zu gewinnen, wie öffentlicher Stadtraum anders aussehen und genutzt werden kann.
Neue Raumsituationen, Raumqualitäten und Nutzungsmöglichkeiten werden unmittelbar und niederschwellig erlebbar, zum Teil spielerisch erfahrbar.
Es entwickelt sich eine Interaktion zwischen der Intervention und dem Menschen, aber auch zwischen den Menschen untereinander. Das Fremde und der Fremde kommen miteinander in Kontakt. Das Temporäre der Realexperimente gibt die notwendige Offenheit. Die gemachten Erfahrungen befähigen nicht nur sondern ermutigen auch viele Stadtbürger*innen sich am Diskurs über ihre Stadt zu beteiligen und auch wieder miteinander ins Gespräch zu kommen. Sie sind in gewissem Sinne eine Übung als gesellschaftlicher Bürger*in zu agieren.

3.3 TRANSFORMATIONSPFADE IN EINE NEUE WIRKLICHKEIT

Um sich den Herausforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung auf allen Ebenen stellen zu können, bedarf es der transdisziplinären Zusammenarbeit aller Akteur*innen. Planungspraxis, Wissenschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft sind dabei keine Dienstleister*innen, Ausführer*innen oder Konsument*innen sondern sollten sich als Partner*innen im Entwicklungsprozess verstehen: Sie bringen unterschiedlichste Kompetenzen und Fähigkeiten in diese Prozesse ein, übernehmen Verantwortung und gestalten gemeinsam die Zukunft. Die Reallabore mit den Realexperimenten zeigen, wie eine solche Kooperation aussehen könnte und welche Potenziale sich daraus generieren lassen. Sie machen allerdings auch deutlich, wie notwendig die Bereitschaft aller Akteur*innen ist, daran mitzuwirken, ebenso wie die Akzeptanz und Wertschätzung der unterschiedlichen Kompetenzen und Rollen im Prozess.

Realexperimente im öffentlichen Raum können Themen und Herausforderungen in den Fokus rücken und eine Eigendynamik entwickeln, die kurzfristig sehr viel bewegen kann. Andererseits zeigt Kapitel 1.1 deutlich auf, welch hoher Kapazitäten- und Ressourcenaufwand die Umsetzung eines Realexperiments bedeutet und wie viel Verantwortung auf den Beteiligten lastet. Stadträumliches Experimentieren ist in diesem Sinne nur nachhaltig, wenn die Erkenntnisse im Anschluss wirksam genutzt werden und das Realexperiment in eine Strategie eingebettet ist. Um eine tatsächliche und langfristige Veränderung unserer Kultur zu bewirken, braucht es eine Verstetigung der angestoßenen punktuellen Veränderung über die politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Strukturen.

In Bezug auf die beteiligten Institutionen Universität und Stadtverwaltung bedürfte eine Weiterführung der transformativen und transdisziplinären Forschung durch Reallabore einer festen Verankerung in den Strukturen. Wünschenswert wäre, das Erfahrungswissen, das innerhalb von reallaborartigen transdisziplinären Projekten Grundlage ist und erst in deren Durchführung generiert werden kann, nachhaltig aufzubauen und gleichzeitig eine grundsätzliche Offenheit zu bewahren. Diese Offenheit muss dauerhaft eingefordert und im Forschungsalltag gelebt werden.

Wir empfehlen aus der Erfahrung des Reallabors und den Realexperimenten eine Plattform einzurichten, auf der unser räumliches Zusammenleben fortwährend diskutiert und verhandelt wird.

Betrieben von Universität und Stadtverwaltung könnte ein Institut für Transformation die interdisziplinäre Zusammenarbeit innerhalb der einzelnen Fachbereiche und die transdisziplinäre Zusammenarbeit im engen Austausch mit Politik, Stadtverwaltung, Zivilgesellschaft über die Universität hinaus in die Stadt und Praxis fördern und koordinieren. Aus dem Prototyp des Reallabors entwickelt sich eine Art Stadtschule, die hybridartig angegliedert an Universität und Stadtverwaltung, zwischen Vision und Realität Vorbilder generiert und vermittelt.

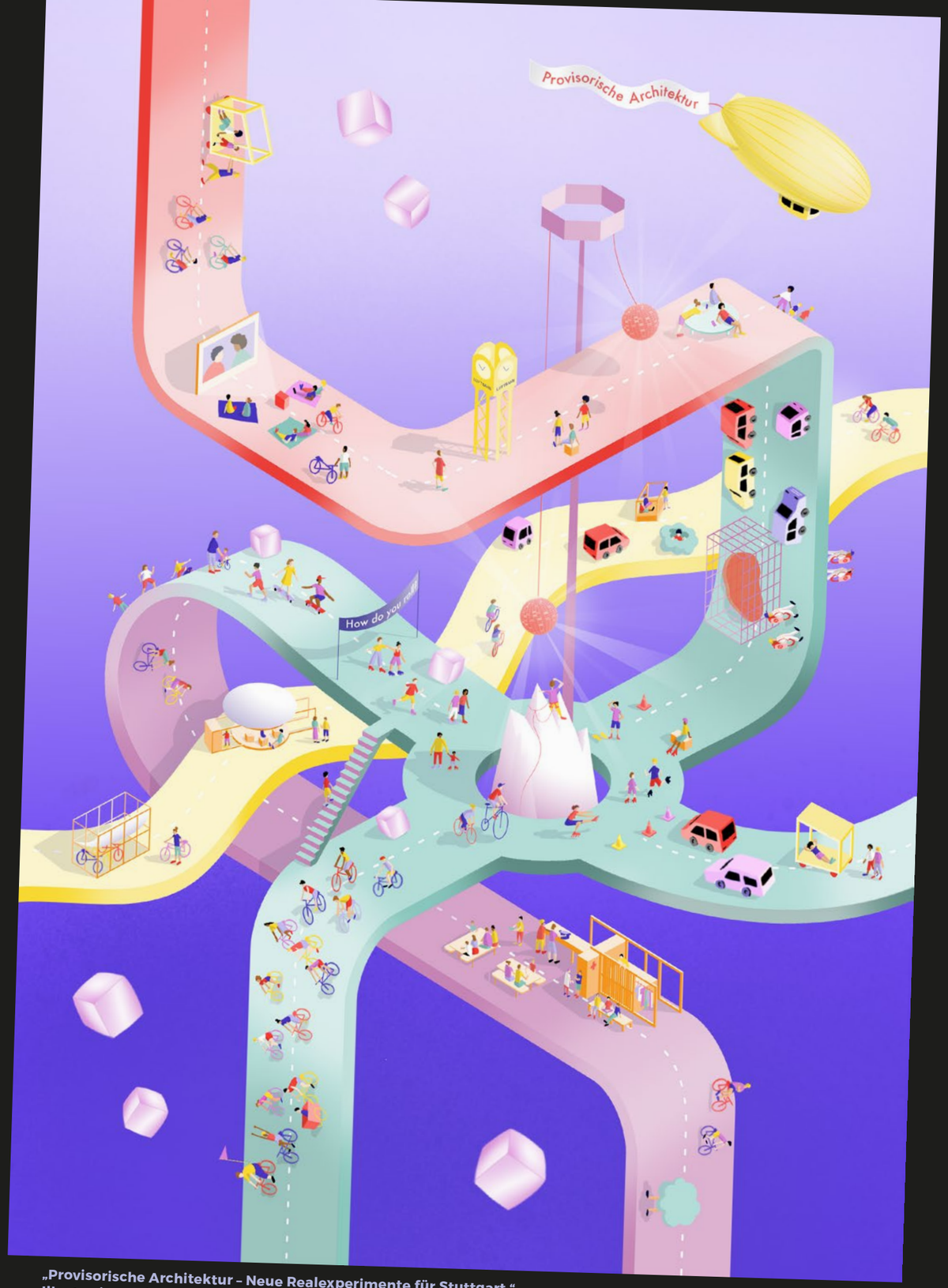
Die Universität bringt sich als Teil dieser Plattform und mit ihren transformativen Forschungs- und Lehrformaten aktiv in die Stadtgesellschaft und deren Transformationsprozesse ein. Sie generiert und vermittelt neues Wissen. Durch die transdisziplinäre Zusammenarbeit in Realexperimenten wird diese Wissensproduktion für die gesamte Stadt geöffnet und erweitert. Die politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Institutionen können dieses Wissen aufnehmen und in die entsprechende Verstetigung führen.

Podiumsdiskussion zum Realexperiment StadtRegal, Österreichischer Platz, Stuttgart, 2019

Konstruktion Realexperiment Stuttgarter Luftbahn, 2019

Ideen-Workshop „Stuttgart bewegt sich“, Württembergischer Kunstverein Stuttgart, 2018

Aufbau Realexperiment Stuttgarter Luftbahn, Charlottenplatz Stuttgart, 2019



„Provisorische Architektur – Neue Realexperimente für Stuttgart."
Illustration: Cristina Estanislao

4. REALEXPERIMENTE IN DER PRAXIS

Im Rahmen des Lehrformats Provisorische Architektur am Lehrstuhl für Stadtplanung und Entwerfen wurden von Studierenden im Austausch mit Akteur*innen der Zivilgesellschaft über 20 Konzepte für Realexperimente entworfen.[30] Eine Jury, bestehend aus Vertreter*innen von Stadtverwaltung, Wissenschaft, Kunst und Kultur (Susanne Scherz, Leiterin der Verkehrsbehörde der Stadt Stuttgart; Prof. Dr. Martina Baum, Städtebau-Institut, Universität Stuttgart; Paula Kohlmann, Dramaturgin am Theater Rampe; Dr. Torben Giese, Direktor des StadtPalais – Museum für Stuttgart und Andreas Hofer, Intendant der IBA 2027 Stadt-Region Stuttgart) hat nach vorher definierten Auswahlkriterien drei Realexperimente zur Eins-zu-eins Umsetzung im Stadtraum ausgewählt:

StadtRegal
Eine Intervention zur Frage nach der sozialen Gerechtigkeit im öffentlichen Raum (Entwurf: Ali Hajinaghiyoun, Felix Haußmann und Martin Schusser)

Stuttgarter Luftbahn
Ein Narrativ vergangener Zukunftsvisionen
(Entwurf: Christian Kohler)

How do you roll?
Eine performative Mobilitätsdemonstration für vielfältige Mobilitätskultur (Entwurf: Anna Dörrig, Cristina Estanislao Molina, Feydrea Vialista, Paul Stockhausen)

Die drei Realexperimente beschäftigen sich alle mit der Frage nach nachhaltiger Mobilitätskultur, stellen sich dieser im Detail jedoch auf sehr unterschiedliche Art und Weise. Das StadtRegal unter der Paulinenbrücke wurde zum Korallenriff, aus dessen sechswöchiger Experimentierphase ein großes Netzwerk entstanden ist. Die vom StadtRegal ausgelöste Diskussion beeinflusste sogar einen Haushaltsbeschluss des Stuttgarter Gemeinderats. Die performative Mobilitätsdemo „How do you roll?" poppte lediglich für ein paar Stunden in der Stuttgarter Innenstadt auf, produzierte aber in kürzester Zeit Bilder und damit Visionen einer autofreien Stadt. Die Stuttgarter Luftbahn wiederum entspann auf sehr subtile Weise ein Narrativ, das durch Bildmontagen, Informationstafeln und einem aufwendig konstruierten Uhrenturm dazu anregte, vergangene und zukünftige Mobilitätsvisionen zu hinterfragen. Um festzustellen, welche Wirkungen die Realexperimente im öffentlichen Raum tatsächlich haben, wurden alle drei Projekte von den Soziologinnen Doris Lindner und Kathrin Alle vom ZIRIUS Zentrum für interdisziplinäre Innovations- und Risikoforschung der Universität Stuttgart begleitet und evaluiert. Die Ausführlichen Ergebnisse liegen im Zine D Realexperimente unter Beobachtung [31] vor. Eine ausführliche Ausarbeitung ihrer Ergebnisse ist auf der Website von ZIRIUS unter www.zirius.uni-stuttgart.de zu finden.

4.1 STADTREGAL – EINE INTERVENTION IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Das Stadtregal war eine sechswöchige Intervention zur Frage nach sozialer Gerechtigkeit im öffentlichen Raum. Ein für jede*n offen zugängliches Raumelement, bestehend aus Kochstelle, Foodsharing-Fairteiler, Lastenrad-Leihstation, Erste-Hilfe-Kasten und einfacher Schlafmöglichkeit. Konzipiert und entworfen wurde das StadtRegal im Rahmen des Seminars Provisorische Architektur – Neue Realexperimente für Stuttgart[32] von den drei Studierenden Ali Hajinaghiyoun, Felix Haußmann und Martin Schusser. Mit der Unterstützung der Holzwerkstatt der Universität Stuttgart und acht weiteren Studierenden konnte es eins zu eins gebaut und im öffentlichen Raum betreut werden.

Folgende Erkenntnisse wurden durch das Projekt gewonnen:

4.1.1 ERKENNTNISGEWINN „SOZIALE MOBILITÄT"

• Eine Küche im öffentlichen Raum ist für unterschiedliche Menschen attraktiv. Egal ob Foodsharing, Kochen mit Freunden oder Geburtstagsfeiern im öffentlichen Raum – das Angebot wurde sehr gut angenommen.

• Es gibt ein sehr großes Foodsharing-Netzwerk in Stuttgart.

• Legale, sichere und saubere Schlafgelegenheiten sind unter Wohnungslosen und Substituierten sehr gefragt. Trotz des öffentlichen Trubels am Österreichischen Platz war diese immer belegt.

• Lastenrad-Verleih muss unkompliziert sein, damit der Dienst genutzt wird. Die Umsetzung am StadtRegal war zu komplex angelegt, wurde deshalb kaum wahrgenommen und wenig genutzt.

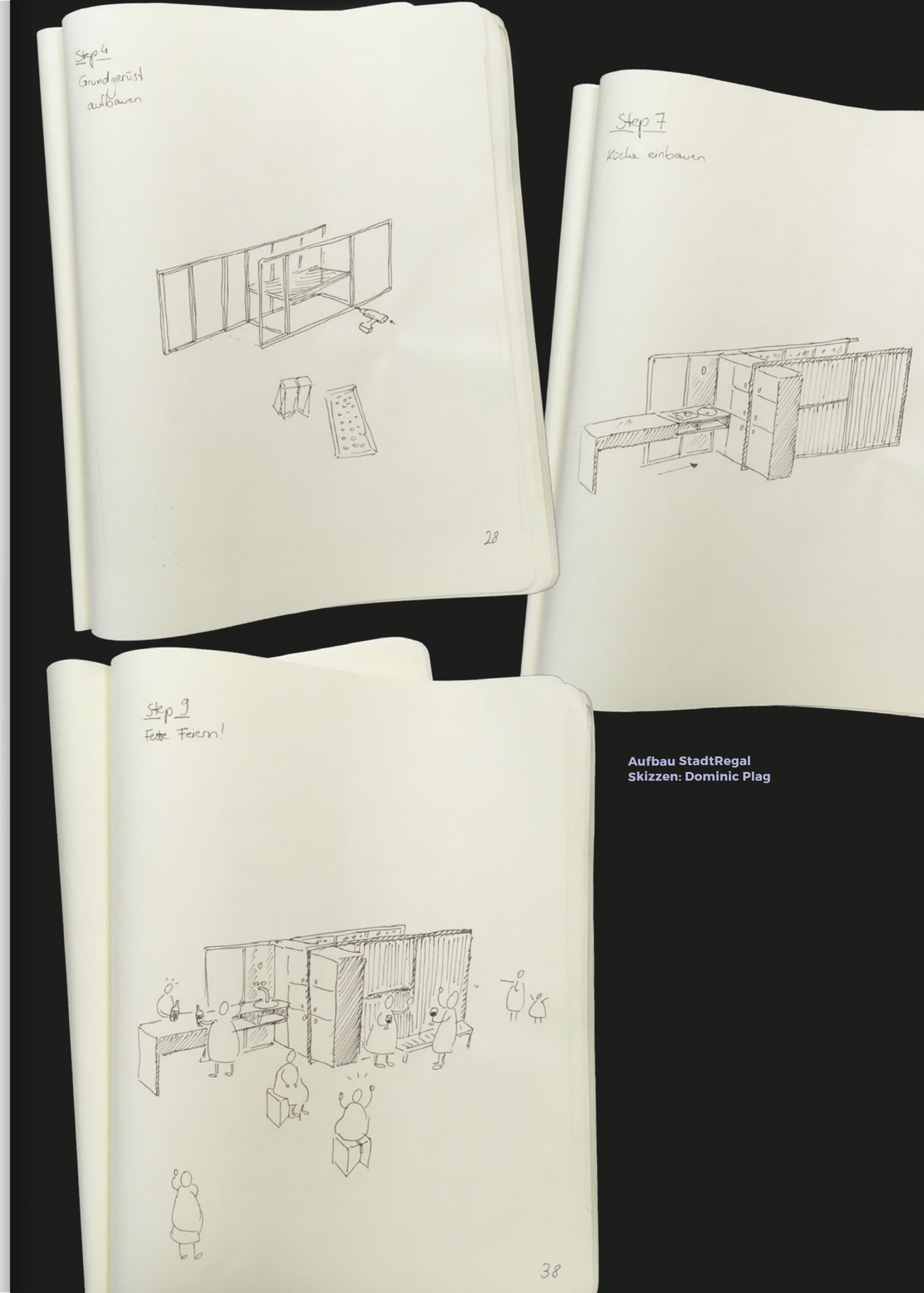
• Professionelle Begleitung und Betreuung eines Projekts in sozial prekären Kontexten durch ausgebildete Sozialarbeiter*innen ist unbedingt notwendig.

• Die Kommunikation zwischen den Beteiligten auf allen Ebenen ist extrem wichtig und sollte eng begleitet werden. Unterschiedliche Erwartungen, Blickwinkel und Bedürfnisse treffen aufeinander. Sie alle haben ihre Berechtigung und können nur durch begleitende Moderation genügend Aufmerksamkeit erhalten.

• Viele Menschen haben ein großes Bedürfnis aktiv am öffentlichen Raum teilnehmen zu können. Der Wunsch, etwas beizutragen und zurückzugeben wird sehr häufig geäußert.

• Diskussionen dürfen nicht nur angestoßen, sondern müssen auch ausgehalten werden. Begleitende Moderation und professionelle Vermittlung zwischen den Gruppen vor Ort durch geschulte Mediator*innen und Sozialarbeiter*innen erleichtert den gewünschten Austausch und fördert die soziale Mobilität in Quartieren.

31 ⟶ Zine D
32 ⟶ Zine A



Aufbau StadtRegal
Skizzen: Dominic Plag

Arzum Coban:

„Für mich war es einer der schönsten Momente am StadtRegal: Die Gemeinschaft von unterschiedlichsten Menschen aus unterschiedlichen Lebenssituationen, die ungezwungen und problemlos funktionierte. (...) Das StadtRegal hat nicht die Haltung: Wir machen was für euch. Sondern: Hier ist was für uns und wir machen da gemeinsam was. (...) Die Erfahrungen, die ich sammeln und die Menschen, die ich kennenlernen durfte, sind einzigartig und geben mir das Gefühl, dass Stuttgart mehr und mehr meine Heimat wird."

Dominic Plag:

„Ich lernte viele neue Leute kennen, mit denen ich sonst nicht in Kontakt gekommen wäre. Vor allem die Begegnungen mit Obdachlosen haben mich geprägt, da mir auffiel, wie sehr ich diese Gruppe der Gesellschaft ansonsten ausblende. Das Seminar half mir, durch den persönlichen Kontakt einen Perspektivwechsel vorzunehmen, der mir zuvor nicht möglich war. Das war für mich eine besondere Erfahrung."

4.1.2 KONZEPT, HALTUNG UND GESTALTUNG

Ziel der Studierenden war es, der Stadtgesellschaft die Frage nach sozialer Gerechtigkeit im öffentlichen Raum zu stellen. Durch ihre architektonische Intervention wollten sie auf das Thema aufmerksam machen, das uns alltäglich in der Stadt begegnet, jedoch nur am Rande diskutiert wird. Die Studierenden entwarfen ein Stadtmöbel, das die aktuelle Situation sichtbar macht, den einzelnen Akteur*innen ermöglicht, in Austausch miteinander zu treten und dem Thema eine Plattform bietet.

„Das Stadtregal ist ein Experiment zur demokratischen Konfliktgestaltung des öffentlichen Raums. Im Zuge der Mobilitätswende distanzieren wir uns vom Konzept der autogerechten Stadt und nehmen wieder den Menschen als Maß für unsere Planung. Das bedeutet einerseits, dass die bis jetzt von Autos besetzen Flächen mehr und mehr frei werden – Parkplätze, die bis jetzt für ein Auto und eine Privatperson zu Verfügung standen, können nun für andere Mobilitätsarten und somit für mehrere Menschen zu Nutzungsflächen werden. Andererseits bringt diese Situation die Frage mit sich: Wem gehören diese neue Flächen mitten in unserer Stadt, und wer hat das Recht, die neuen Nutzungen zu bestimmen?

Wir sehen die große Umstellung unserer Mobilitätskultur nicht nur als Notwendigkeit, vielmehr als Chance, um neue Werte zu erzielen. Gleichzeitig dient diese Wende einer Optimierung der Aufteilung des öffentlichen Raums in Städten und soll bezüglich der sozialen Gerechtigkeit zum Nachdenken anstoßen. Wer entscheidet, wie wir den öffentlichen Raum gliedern und nutzen? Wer setzt die Spielräume fest und in welcher Sprache werden diese vermittelt? Wie werden die Interessenkonflikte moderiert? Das Regal: ein Möbel welches zur offenen Aufbewahrung diverser Gegenstände benutzt wird. Der durch das Regal gefasste Raum wird dabei, zum Zwecke der Gliederung, durch Einlagen in mehrere Aufbewahrungsräume unterteilt. Das StadtRegal ist hierbei ein Grundgerüst im öffentlichen Raum, welches als System dessen Nutzer*innen die Möglichkeit bietet, den Raum ihren Anforderungen entsprechend zu gliedern und zu gestalten. Dieser Prozess wird hierbei durch im StadtRegal fest integrierte Träger aus der Zivilgesellschaft unterstützt."
(Ali Hajinaghiyoun, Felix Haußmann und Martin Schusser)

Im Laufe der Entwurfsphase entwickelten sich vier Hauptnutzungen als Grundelemente des StadtRegals. Die Kombination aus Küche, Schlafplatz, Lastenrad-Leihstation und Fairteiler sollte verschiedene Akteur*innen unterschiedlicher Milieus und deren Bedürfnisse im öffentlichen Raum ansprechen. Hoffnung war, dass durch das Benutzen einer oder mehrerer Elemente Kontakt und respektvoller Austausch zu Nutzer*innen anderer Milieus entsteht – vergleichbar mit Korallenriffs, in denen Flora und Fauna des Meeres gemeinsam existieren.

Entscheidend dabei ist Lage, Gestaltung, Ausformulierung und Inszenierung des Stadtmöbels. Es sollte eine möglichst breite Nutzer*innengruppe ansprechen, rund um die Uhr zugänglich sein, das Gefühl von Offenheit und gleichzeitiger Sicherheit vermitteln.
Es sollte dynamische Interaktion ermöglichen und dabei stabil bleiben. Es sollte Menschen anziehen und verbinden, aber nicht ausstellen. Es sollte wertig gestaltet sein, aber musste im Rahmen des Budgets bleiben. Die Entscheidung fiel deshalb auf die Verwendung heller, handelsüblicher und leicht zu bearbeitender Materialien wie Kanthölzer und Schichtholz. Das Küchenelement wurde in Edelstahl geplant. Zwei Parkplätze dienten als Grundfläche, damit das Konzept auf weitere frei werdende Parkplatzflächen übertragbar ist. Blickbezüge und Ausrichtung des Stadtmöbels wurden konkret auf den Österreichischen Platz angepasst.

4.1.3 UMSETZUNG UND VERANTWORTUNG

In der Holzwerkstatt der Universität Stuttgart konnte das StadtRegal innerhalb von zwei Wochen von den Studierenden eins zu eins gebaut werden. Unterstützt wurden sie dabei von den Leitern der Holzwerkstatt Michael Schneider und Andreas Kulla, sowie von acht weiteren Studierenden, die Teil des Seminars Provisorische Architektur waren.

Bereits im Entwurf hatten sich die Studierenden für die Verortung des StadtRegals auf dem Experimentierfeld Österreichischer Platz in Stuttgart entschieden. Der ehemalige Parkplatz unter der Paulinenbrücke wurde auf Initiative des gemeinnützigen Vereins Stadtlücken e.V. im Sommer 2018 für eineinhalb Jahre in ein urbanes Experimentierfeld umgestaltet. Zivilgesellschaftliche Akteur*innen und Studierende der Hochschulen hatten dort die Gelegenheit, eigene Idee für den Stadtraum zu testen.

Die Genehmigung zur Nutzung der Fläche und die Veranstaltungs- und Haftungsversicherung der Intervention lag somit in der Verantwortung von Stadtlücken e.V. und stellten für die Studierenden und den Lehrstuhl keine weitere Herausforderung dar. Umsetzung, Betreuung und Moderation der Intervention erfolgte durch Studierende, Praxispartner*innen aus sozialen Trägern und der Zivilgesellschaft sowie Lehrpersonen der Universität Stuttgart.

Durch den bereits im Vorfeld aufgebauten Kontakt zum Foodsharing-Netzwerk Commons Kitchen, den sozialen Trägern im Umfeld St. Maria als, Release und Caritas sowie einem bereits bestehenden Lastenrad-Verleih-Netzwerk wurde von den im Vorfeld identifizierten Nutzer*innengruppen angenommen. Via Social Media konnten Idee und Funktion des StadtRegals vermittelt werden. Das Schlafplatzangebot, das aus einer erhöhten, blickgeschützten Fläche aus Holz bestand, wurde jede Nacht gebraucht, sodass unter den Nutzer*innen dieses Angebots eine eigene Belegungsliste entstand. Die Küche, bestehend aus zwei Induktionsherdplatten, Wasseranschluss und Spülbecken war in regem Gebrauch. Die Küche konnte von auf Anfrage per E-Mail kostenlos gebucht werden.

„Den Medizinschrank bestückt der Verein Release, der sich um Drogenabhängige kümmert. Dass man hier ein Lastenrad ausleihen kann, musste sich erst herumsprechen. Den Fairteiler füllt die Initiative Foodsharing immer wieder nach. Jeder kann mitmachen, man muss sich nur registrieren. Immer am Dienstagabend hat die Initiative Commons Kitchen am Stadtregal gekocht, für alle. Aber nicht nur sie nutzt diese Möglichkeit. ‚Wo das Treffen, die soziale Mischung stattfindet, ist hier', sagt Felix und weist auf die Ecke zwischen Küche und Kühlschrank."[33]

4.1.4 FAZIT

Eine Küche im öffentlichen Raum wird von zivilgesellschaftlichen Initiativen und privaten Einzelpersonen sehr gut angenommen. Die Kombination mit einem Foodsharing-Fairteiler macht die Küche für bewusst ökologisch und ökonomisch nachhaltig Handelnde attraktiv und zum Zentrum des Austauschs. Der Schlafplatz verursachte Reibung im Gesamtgefüge, da er die prekären Verhältnisse unseres Systems sichtbar machte und aufzeigte, wie sehr sich die Nutzer*innen der unterschiedlichen Funktionen des StadtRegals in ihren alltäglichen Bedürfnissen unterscheiden. Innerhalb der sechs Wochen sind sich um das StadtRegal Menschen begegnet und in Austausch miteinander getreten. Diese Begegnungen führten zu vielen Diskussionen und bei allen Beteiligten zu mehr Bewusstsein über die Problematik von Diskriminierung und Ausgrenzung sozial randständiger Gruppen.

Das große Engagement der Studierenden und der Beteiligten aus Zivilgesellschaft führte dazu, dass auch Mitglieder des Stuttgarter Gemeinderats auf das Thema aufmerksam wurden und im Doppelhaushaltsbeschluss 2020/2021 zusätzlich Gelder für die Gestaltung eines Treffpunkts für die Bewohner*innen unter der Paulinenbrücke am Österreichischen Platz beantragten.

Das Realexperiment StadtRegal zeigt auf, was Architektur und Raumgestaltung ermöglichen und wie im Rahmen eines transdisziplinären Lehrformats entwickelte Ideen Einfluss auf die Stadtgesellschaft nehmen können.

Durch Realexperimente werden Fragen persönlicher und gesellschaftlicher Verantwortung aufgeworfen, ins Bewusstsein gerufen und neu diskutiert.

4.2 STUTTGARTER LUFTBAHN – EIN NARRATIV VERGANGENER ZUKUNFTSVISIONEN

Die Stuttgarter Luftbahn bedient sich des Narrativs vergangener Zukunftsvisionen. Über Erzählung und Visualisierung einer vergangenen Utopie der Stuttgarter Mobilität stellt die Luftbahn entworfen von Christian Kohler die Frage nach grundsätzlicher Aktivierung unserer Vorstellungskraft. Eine fiktive Geschichte, bestehend aus Text, Objekt und Visualisierung, die Betrachter*innen, Lesende oder Zuhörer*innen dazu anregen soll, unsere heutige Mobilitätskultur zu hinterfragen, sich nach der tatsächlichen Entwicklung zu erkundigen und Fantasien, wie es werden könnte, anzuregen. Der vermeintliche Eins-zu-eins-Nachbau einer Haltestelle der Stuttgarter Luftbahn wird zum Objekt für den Einstieg in Gespräche über nachhaltige Mobilitätskultur.

Als Ort für den Bau einer kompletten Haltestelle der Stuttgarter Luftbahn sah der Entwurf die Kreuzung Österreichischer Platz vor. Dieses Relikt autogerechter Stadtplanung der 1960er-Jahre ist bis heute ein Hauptverkehrsknotenpunkt der Stuttgarter Innenstadt. Dort, wo die Bundesstraßen 14 und 27 mitten in der Stadt aufeinandertreffen, sollte mit der Luftbahn Aufmerksamkeit für alternative Mobilitätskultur geschaffen werden. Die Umsetzung einer kompletten Haltestelle am besagten Ort war aufgrund der Verpachtung der Fläche an ein privates Unternehmen nicht möglich.

Mit Unterstützung der Holzwerkstatt der Universität Stuttgart, dem Ingenieurbüro KnippersHelbig, dem Team der Zimmerei Fleck und den vier Studierenden Carla Feine, Justus Günthermann, Ginster Bauer und Felix Fernkorn konnte ein Teil der Haltestelle, ein vier Meter hoher Uhrturm innerhalb von acht Wochen eins zu eins gebaut werden.

So wurde der Uhrturm als Teil der vermeintlichen Haltestelle von September 2019 bis März 2020 vor dem StadtPalais – Museum für Stuttgart am Charlottenplatz aufgestellt.

Im Theater Rampe wurde neben den Schautafeln zur Entstehung der historischen Zahnradbahn Zacke vorab die fiktive Erzählung der Stuttgarter Luftbahn dargestellt. Zusätzlich wurde im Rahmen der öffentlichen Popkultur-Reihe Montage des Theaters über dieses anscheinend „vergessene Kapitel des öffentlichen Personennahverkehrs der Landeshauptstadt" berichtet und diskutiert.[34]

Zur Eröffnung des Turmes vor dem StadtPalais fand im Rahmen einer Podiumsdiskussion ein Gespräch über vergangene und aktuelle Visionen zukünftiger Mobilität statt. Teil der Diskussion waren Vertreter*innen aus Universität, Stadtverwaltung und Politik: Museumsdirektor Dr. Torben Giese, Prof. Dr. Martina Baum, Leiterin des Städtebau Instituts der Uni Stuttgart, Susanne Scherz, Leiterin der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Stuttgart, Andreas Hofer, Intendant der IBA2027 Stadtregion Stuttgart, Cristina Estanislao, Architekturstudentin und Michael Schneider, Leiter der Holzwerkstatt der Universität Stuttgart sowie das Team des Reallabors.[35]

33 Heißenbüttel, Dietrich (7. August 2019): Möbel als Brücke. Kontext: Wochenzeitung.
34 vgl. https://theaterrampe.de/stuecke/montage-luftbahn-stuttgart/ Stand: Mai 2020
35 vgl. https://www.stadtpalais-stuttgart.de/veranstaltungen/stuttgarter-luftbahn-diskussionsrunde/ Stand: April 2020

4.2.1 ERKENNTNISGEWINN „ÖFFNUNG DER VORSTELLUNGSKRAFT"

- Spielerische Umgang mit Geschichte regt zum Denken, Nachfragen und Nachforschen an.
- Initiierung eines Narrativs bedarf mehrerer Aktionen und Performances, um die Geschichte lebendig werden zu lassen. Eine Begleitung des Projekts in Form offener Veranstaltungsreihen, kann helfen, das Gespräch nicht nur zu initiieren sondern auch zu führen.
- Die Standortwahl ist sehr entscheidend. Passant*innen wurden durch den Uhrturm vor dem StadtPalais nicht irritiert, da Interventionen im öffentlichen Raum vor einem Museum nichts Ungewöhnliches sind.
- Die Entwicklung fiktiver Geschichten macht sichtbar, wie leicht Menschen zu täuschen sind, wenn das Erzählte ihren Glaubensgrundsätzen entspricht. Über das Bewusstwerden der Fiktion werden die Beteiligten angeregt, zukünftig Informationen und Fakten genau zu überprüfen.

Ginster Bauer:

„In dem Projekt Luftbahn lernte ich, vor allem durch meinen ersten Besuch im Stadtarchiv Stuttgart viele neue Dinge zu Foto-und Archivdokumentation sowie über die Stadt Stuttgart kennen."

Justus Günthermann:

„Am interessantesten an diesem Projekt war, dass man Personen und die Ämter- und Bürostrukturen kennenlernen konnte. Besonders das Treffen mit den Statikern und Holzfachleuten war spannend, um zu lernen wie die Zusammenarbeit zwischen Architekt und Fachleuten abläuft. Dabei habe ich vor allem mitgenommen, dass es wichtig ist, seine Ideen auch in einem Modell zu präsentieren, weil so der Entwurf greifbar wird und man ihn sich viel besser vorstellen kann."

Carla Feine:

„Der eigentlich vorgesehene Platz, in der Mitte des Straßenkreisels, wurde uns von dem Parkplatzbetreiber APCOA nach langem Hin und Her verwehrt. Vielleicht hätten wir die Möglichkeit erhalten, wenn wir aufdringlicher gefordert hätten, jedoch schien das Interesse an dem Aufbau nur von unserer Seite zu kommen und die zuständigen Angestellten haben die Kommunikation mit uns vermieden. Daraus nehme ich auf jeden Fall mit, dass Projekte sehr viel mit Networking, Bekanntschaften und das Hoffen auf einen offenen und gesprächswilligen Gegenüber zu tun haben."

Modellbau Uhrenturm Stuttgarter Luftbahn

Finaler Aufbau des Uhrturms vor dem Stadtpalais Stuttgart, 2019

4.2.2 KONZEPT, HALTUNG UND GESTALTUNG

Während das StadtRegal im Seminar Provisorische Architektur[36] von drei Studierenden entwickelt wurde, hatte Christian Kohler das Projekt Stuttgarter Luftbahn zunächst allein entwickelt. Angelehnt an fantastische Abenteuergeschichten vergangener Jahrhunderte entwarf er detaillierte Traumwelten für Stuttgarts autogerechte Innenstadt.

„Der Wandel hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur erfordert Veränderungen im Alltag des Einzelnen sowie im gesamtgesellschaftlichen und ökonomischen Kontext. Spannungen wie das Stadt-Land-Gefälle oder auch die Abhängigkeit der Region vom Automobil äußern sich in gegensätzlichen Interessen. Um das Gespräch über eine nachhaltige Mobilitätskultur über die unterschiedlichen Interessen hinweg anzuregen, erschafft die Stuttgarter Luftbahn eine fantastische Utopie, die einen für alle positiven Zustand, FÜR den man Veränderungen in Kauf nehmen möchte, aufzeigt und dadurch zwischen den Positionen vermitteln kann. Der Entwurf stellt eine Station zum Einstieg in ein hypothetisches Nahverkehrssystem auf Ballonbasis dar, die in Gestalt und Idee an Geschichten von Jules Vernes angelehnt ist. Die pavillonartige Station ist Bühne, Objekt und Ort der Diskussion einer neuen Mobilität.” (Christian Kohler)

Die Station der Stuttgarter Luftbahn sollte an filigrane Stahlkonstruktionen des 19. Jahrhunderts erinnern. Die konstruktiven Träger aufgelöst in feine Fachwerke werden zeitgleich zur Zierde. Erinnerungen an vergangene Zeiten und zukünftige Visionen sollen dadurch verknüpft werden.

Wie sah die vergangene Zukunft aus? Was war möglich und wo lagen Grenzen?

Unterstützt durch collagiertes Bildmaterial, Zeitungsausschnitte der Luftschiffpioniere zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts und einer fiktiven Erzählung über den Erfinder der Stuttgarter Luftbahn kreierte Christian Kohler ein neues Narrativ vergangener Mobilitätskultur, das zur Intervention werden sollte.

4.2.3 UMSETZUNG UND VERANTWORTUNG

Unabhängig vom Standort, hatten Statik und Konstruktion des Uhrturmes höchste Priorität. Mithilfe der Ingenieure des international tätigen Büros KnippersHelbig konnte anhand von Modellen und Zeichnungen die Statik und damit die nötigen Querschnitte und Konstruktionsdetails ermittelt werden. Das Büro empfahl für die Ausführung des Turmes die Zusammenarbeit mit den erfahrenen Handwerker*innen der Zimmerei Fleck aus Weinstadt. Der Turm sollte nicht für mehrere Jahre sondern lediglich für wenige Monate errichtet werden und dabei den Anforderungen im öffentlichen Raum entsprechen: stabil genug für Wind- und Wettereinflüsse sowie mutwillige Begehung, trotzdem filigran, leicht und ressourcenschonend gebaut.

Eine kostenintensive Prüfstatik, die für die Genehmigung von Aufbauten im öffentlichen Raum Voraussetzung ist, war dank des Standorts auf der Fläche des StadtPalais nicht nötig.

Einzelteile des Turmes konnten die Studierenden in der Holzwerkstatt der Universität Stuttgart produzieren.
Der Zusammenbau wurde in den Hallen der Zimmerei vorbereitet und in weiten Teilen fertig gestellt. Aufgebaut wurde der Turm vor dem StadtPalais innerhalb weniger Minuten mithilfe eines Krans der Zimmerei.

4.2.4 FAZIT

Die Stuttgarter Luftbahn war im Alltag der Stadt nicht so unmittelbar spürbar wie die Projekte StadtRegal oder Parklets für Stuttgart, welches in der ersten Förderphase des Reallabors umgesetzt wurde.[37] Dafür hat es ein anderes Zielpublikum auf historisch intellektueller Ebene angesprochen. So entstand der Wunsch eines begeisterten Bürgers, einen Wikipedia-Eintrag zur Stuttgarter Luftbahn zu erstellen, um auf die vergangene Visionen aufmerksam zu machen, der von den Studierenden aber nicht weiter verfolgt wurde.[38] Da die Einbindung der Zivilgesellschaft in dieses Realexperiment nicht realisiert werden konnte entstand kein Bezug zur Stadtgesellschaft. Das Projekt entwickelte kaum bis keine Eigendynamik.

36 ⟶ Zine A
37 vgl. Stuttgart in Bewegung (2018): Berichte von unterwegs. Berlin: Jovis. und Parkletbericht (http://www.parklet-stuttgart.de/parklet-bericht/)
38 ⟶ Zine E

4.3 HOW DO YOU ROLL? – EINE PERFORMATIVE MOBILITÄTSDEMO

Das Projekt „How do you roll? – eine performative Mobilitätsdemo für vielfältige Mobilitätskultur" war nach intensiver Vorbereitung eine eintägige Aktion.
Am 29. September 2019 wurde die vielbefahrene Bundesstraße 27A (Paulinenstraße) für zwei Stunden von 13:00 bis 15:00 Uhr für mehr Vielfalt im Straßenverkehr umgenutzt.

Mit der Frage „How do you roll?" riefen die Studierenden Anna Dörrig, Cristina Estanislao Molina, Feydrea Vialista und Paul Stockhausen zum Nachdenken über zukünftiges Mobilitätsverhalten in unseren Städten auf: Wie rollst du durch die Stadt? Rollst du mit der Bahn, dem Fahrrad oder allein im Auto? Wie viel Spaß macht Mobilität? Wie werden wir uns in Zukunft bewegen? Ist die Aussicht einer neuen Mobilität nicht sogar Teil der Vergangenheit? Eingeladen waren alle Bürger*innen der Stadt, sich rollend den Verkehrsraum zurückzuerobern.

4.3.1 ERKENNTNISGEWINN „GESTALTUNGSFREIHEIT"

• Durch Sperrung und Umnutzung von Straßen wird sichtbar und spürbar, wie viel Fläche einer Stadt dem Automobil vorbehalten ist.
• Lust und Spaß wurden als Werkzeuge der Veränderung angewendet. Dadurch entwickelte das Projekt eine große Eigendynamik. Unterschiedliche Akteur*innen haben sich freiwillig und ehrenamtlich engagiert.
• Die Sperrung der Paulinenbrücke in Stuttgart schien undenkbar. Durch die Initiative der Studierenden konnte diese gedankliche Grenze durchbrochen werden.
• Visionen einer Umnutzung und Umgestaltung der Stadt benötigen Bilder. Durch Pop-up-Performances können diese produziert werden.
• Wenn Studierende gemeinsam eigene Ideen verfolgen (dürfen), entwickeln und entfalten sie ihre Potenziale. Der eigenständige Austausch mit der Stadtverwaltung fördert das Verständnis für bürokratischen Abläufe in der Stadtgestaltung.
• Grafische Gestaltung und Öffentlichkeitsarbeit sind entscheidend, um vorab die gewünschte Aufmerksamkeit zu erregen.
• Eine regelmäßige Wiederholung des Formats wäre sinnvoll, um nachhaltig für Veränderung der Mobilitätskultur zu werben.
• Die Studierendengruppe übernahm gemeinschaftlich die Verantwortung für die Aktion und erfuhr so, die große Gestaltungsfreiheit, die ihnen dadurch zu Teil wurde.

4.3.2 KONZEPT, HALTUNG UND VERANTWORTUNG

Ziel der Studierenden war es, durch Spaß an der Mobilität ein neues Bewusstsein für die vielen verschiedenen Möglichkeiten der Straßennutzung zu schaffen, und den Stuttgarter*innen durch Bewegung einen Impuls in Richtung zukünftiger Mobilität zu verleihen. Rollschuhfahren und Inlineskaten gemäß § 24 Abs. (1) der Straßenverkehrsverordnung ist derzeit nur auf gemischt genutzten Fußgänger- und Radwegen abseits der Straße erlaubt: „[…], Roller, Kinderfahrräder, Inlineskates, Rollschuhe und ähnliche nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne der Verordnung. Für den Verkehr mit diesen Fortbewegungsmitteln gelten die Vorschriften für den Fußgängerbetrieb entsprechend." In Stuttgart gibt es nur wenige dieser Wege. Sie sind meist von Fußgängern und Radfahrern stark frequentiert, so dass Rollschuhfahrer*innen und Inlineskater*innen keinen Platz finden.

„Aus der Idee der Nachahmung des Schlittschuhlaufens entwickelte sich über die Jahrhunderte nicht nur eine eigene Sportart oder ein Fortbewegungsmittel, sondern eine neue Kultur, welche in den 80er- und 90er-Jahren international für Aufregung sorgte: die Rollerblades. In Stuttgart sind sie seitdem leider fast ausgestorben.

Die Intervention „How do you roll?" schafft Raum für Mobilitätskulturen, die durch das Auto von der Straße verdrängt wurden, um für diese Idee des Bewegens und der bewussten Fortbewegung Aufmerksamkeit zu erregen. Die Aktion tritt an einem autodominierten Ort ins Licht und in einen Raum, von dem wir hoffen, dass er der Stadt einen neuen Diskurs, Weitblick und Identität verleiht!

Einmal im Monat wird der innerste Kreis des Österreichischen Platzes, einem der Hauptverkehrsknoten Stuttgarts, gesperrt und für den freien Verkehr von Rollerblades, Inlineskates, Skateboards oder Longboards – einfach für alle die keinen Platz mehr auf den Straßen finden – freigegeben. Denn gerade an Plätzen und Situationen wie dem Österreichischen Platz, dessen einzige Hauptaufgabe scheinbar der Verkehr ist, ist das Verbreiten dieses Aufschreis wichtig: Die Stadt gehört uns allen!"
(Anna Dörrig, Cristina Estanislao Molina, Feydrea Viaista und Paul Stockhausen)

Realexperimente in Form von Mobilitätsperformances auf viel befahrenen Straßen, stellen große Herausforderungen dar. Die Studierende bereiteten sich mit ausführlicher Konzeption, Visualisierungen, Lageplänen und kreativen Lösungen zur Umsetzung der nötigen Sicherheitsbestimmungen auf den Austausch mit der Straßenverkehrsbehörde und der zuständigen Polizeidienststelle vor. Es wurde schnell klar, dass der Weg zur Genehmigung der Mobilitätsperformance das Format einer Demonstration sein würde.[39]
Der Antrag zur Durchführung einer Veranstaltung auf einer Hauptverkehrsstraße hätte von der Straßenverkehrsbehörde aufgrund der Unverhältnismäßigkeit abgelehnt werden müssen. Wider Erwarten konnten die Studierenden nach Vorstellung des Demonstrationskonzepts und unter Versicherung der Einhaltung aller dafür üblichen Regeln, offiziell die Genehmigung zur Durchführung einer Demonstration von der Polizeidienststelle erhalten. Bedingung der Verkehrsbehörde war, ein Datum zu wählen, an dem kein großes Verkehrsaufkommen zu erwarten war und keine weiteren Großveranstaltungen stattfinden würden. Die Haftung und somit die Verantwortung für ordnungsgemäße Durchführung der Demonstration lag bei den Studierenden.

4.3.3 GESTALTUNG UND UMSETZUNG

Die erfolgreiche Umsetzung der Konzepts bedeutete möglichst viele Rollerskater*innen am 29. September 2019 um 14:00 Uhr über einen möglichen Rundlauf auf der B 27 am Österreichischen Platz zu informieren und zu begeistern. Dafür holten sich die Architektur-Studierenden grafische Unterstützung von Studierenden des Fachbereichs Kommunikationsdesign der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Stuttgart. Diese realisierten Teaser, Poster und Flyer für die Aktion, die digital auf Social Media und analog im Stadtraum geteilt wurden. Um die Sicherheitsbestimmungen einzuhalten, waren Fahrbahnabgrenzungen, Hinweisschilder und Kundgebungen nötig, die die Studierenden entwerfen und vorbereiten mussten. Als Fahrbahnbegrenzung kamen aufblasbare silberne Würfel und Buchstabenketten zum Einsatz. Mit buntem Tape, Kreidespray, Megafon und Boxen wurde die Demonstration eingerahmt und durch einen Rollschuhverleih (der abseits der Demonstrationsstrecke

verortet war) ergänzt. Schauspielstudierende der Hochschule für Musik und darstellende Künste Stuttgart lasen im 15-Minuten-Takt Textbaustein[40] zum Thema Mobilitätskultur vor und riefen zur Umnutzung der Straße auf.
Während der Demonstration konnten die Teilnehmer*innen an einer von den Soziologinnen Doris Lindner und Katrin Alle erstellten Umfrage teilnehmen, deren Ergebnisse iim Zine D Realexperimente unter Beobachtung vorliegen.[41]
Der Rückbau der Intervention lag bei den Studierenden. Durch die Unterstützung der teilnehmenden Demonstrant*innen war er nach wenigen Minuten beendet.

4.3.4 FAZIT

Mit circa 150 Teilnehmer*innen war die Mobilitätsdemonstration ein großer Erfolg. In den Tagen nach der Aktion, gab es in sozialen Medien Kommentare von Interessierten, die den Wunsch nach Fortsetzung des Formats äußerten. Fotos der Aktion wurden online vielfach angeklickt und geteilt. Ein Artikel der „Stuttgarter Zeitung" berichtete über die Aktion: „Es geht auch anders: Am Sonntag war die Paulinenbrücke, ansonsten eine wichtige Straßenverbindung, ein Eldorado für Rollschuhfahrer, Inliner und Fußgänger. Möglich machten es einige Studenten."[42]

39 Jede*r in Deutschland hat aufgrund der im Grundgesetz verankerten Versammlungsfreiheit (Artikel 8, Abs. (1) des Grundgesetzes (GG) für die Bundesrepublik Deutschland) das Recht eine Demonstration für etwas anzumelden und diese bei Einhaltung der rechtlichen Vorgaben durchzuführen.
40 „WELCOME TO THE CIRCUS", „Siri, was ist Stadt?", „Jane Jacobs' Dream", „Planning Manifesto", „Aufforderung der aktiven Stadtgesellschaft" und „Welche Rolle spielst DU?". Textbausteine adaptiert von Jacobs, Jane (1993): Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Berlin: De Gruyter. Und: The Architects revolutionary Council (ARC). Manifesto 1974.
41 ⟶ Zine D
42 Häussermann, Petra (29. September 2019): Vorfahrt für Rollschuhfahrer in der Stadt, Stuttgarter Zeitung. https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.paulinenbruecke-vorfahrt-fuer-rollschuhfahrer.7d258eed-86c0-4a5d-85ea-fb152384c334.html

Realexperiment
How do you roll?,
Österreichischer Platz
Stuttgart, 2019

Realexperiment How do you roll?, Paulinenbrücke Stuttgart, 2019

Realexperiment How do you roll?, Paulinenbrücke Stuttgart, 2019

5 GLOSSAR

Realexperiment:
Das übergeordnete, wissenschaftliche Ziel der Realexperimente ist das Initiieren von gesellschaftlichen Veränderungen, um dabei die Funktionsweise des Transfers vom Wissen zum Handeln erforschen zu können.[43] Ziel der Realexperimente als Lehrformat in Architektur und Städtebau ist, zum einen Studierenden zu ermöglichen implizites, also aus eigener Erfahrung gewonnenes, Wissen zu produzieren. Zum anderen erwirken Realexperimente über die Universität hinaus öffentlichen Diskurs zu Raumqualitäten von Stadt und wie diese nachhaltig und solidarisch gestaltet werden kann.

Reallabor:
„Ein Reallabor ist ein Forschungsformat, in dem transdisziplinär geforscht wird und gleichzeitig ein expliziter transformativer Anspruch verfolgt wird."[44]

Transformation:
Unter Transformation versteht man den Prozess der Veränderung, vom aktuellen Istzustand hin zu einem angestrebten Ziel-Zustand in der nahen Zukunft. Eine Transformation stellt eine fundamentale und dauerhafte Umwandlung dar.

Kooperation:
„Kooperation ist eine Form der Beteiligung mit einem hohen Maß an Mitsprache und einem hohen Grad an Verantwortungsübernahme. Eine Kooperation setzt voraus, dass die mächtigeren Kooperationspartner*innen bereit sind, ihre Macht zu teilen.
Dies ist nur möglich, wenn Politik und Verwaltung anerkennen, dass Vorschläge und Initiativen aus der Zivilgesellschaft einen wichtigen Beitrag für die Umsetzung von Stadtentwicklungsprojekten leisten. Gehen Zivilgesellschaft und Politik/Verwaltung so eine Partnerschaft ein, kann das auch Civil-Public-Partnership bezeichnet werden."[45]

Nutzer*innen:
Als Nutzer*innen bezeichnen wir Menschen, die die Realexperimente nutzen, benutzen oder daran teilnehmen. Das können Passant*innen, Anwohner*innen oder Menschen sein, die in der Nähe arbeiten und sich mindestens durch eine Handlung in das Realexperiment mit einbringen.

Heuristik:
Heuristik bezeichnet ein analytisches Vorgehen, bei dem mit begrenztem Wissen und wenig Zeit wahrscheinliche Aussagen getroffen oder praktikable Lösungen entworfen werden.

Inter- oder Transdisziplinarität:
„Es bedeutet mit unterschiedlichen Disziplinen ins Gespräch zu kommen. Interdisziplinarität wird dabei als eine Art Kooperation oder auch Zusammenspiel zwischen verschiedenen Disziplinen verstanden, während Transdisziplinarität die übergreifende Kritik und Reflexion wissenschaftlichen Arbeitens betont."[46]

Verantwortung:
Verantwortung bedeutet im Allgemeinen die Übernahme der Verpflichtung, für mögliche Folgen einer Handlung einzustehen und gegebenenfalls dafür Rechenschaft abzulegen. Da Verantwortung unsichtbar ist, ist sie für Studierende und zivilgesellschaftliche Akteur*innen schwer nachvollziehbar. Deshalb ist es notwendig, Fragen der Verantwortung offen und transparent zu diskutieren. Je mehr Verantwortung bewusst von einzelnen Akteur*innen übernommen wird, desto mehr Vertrauen wird ihnen von höherer Hierarchieebene entgegengebracht und umso eher können vermeintliche Grenzen im gemeinsamen Ermessen überschritten werden.

Möglichkeitsräume:
„Möglichkeitsräume bezeichnen physische, soziale und mentale Räume, in denen schon jetzt und durch imaginative, kreativ-experimentelle und gestalterische Prozesse mögliche nachhaltige Entwicklungen der Zukunft angelegt sind."[47]

43 vgl. Gross, Matthias; Hoffmann-Riem, Holger; Krohn, Wolfgang (2005): Realexperimente: ökologische Gestaltungsprozesse in der Wissensgesellschaft. (Science studies). Bielefeld: Transcript.
44 Defila, Rico; Di Giulio, Antonietta (Hrsg.) (2018): Transdisziplinär und transformativ forschen: eine Methodensammlung. (Research). Wiesbaden: Springer VS, S.9
45 vgl. Die Initiativen des Vernetzungstreffens Rathausblock (www.rathausblock.org) (Hrsg.) (2019): Glossar Rathausblock. Ein Modellprojekt, selbstverwaltet und kommunal. Berlin, S. 71
46 vgl. Baer, Susanne (8. Dezember 2016): Wissenschaft / Inter- und Transdisziplinarität. Abgerufen 03. Juni 2020 von https://www.rewi.hu-berlin.de/de/lf/ls/bae/wissen/intertransdisziplinaritaet/index.html
47 Kagan, Sacha; Kirchber, Volker; Weisenfeld, Ursula (2019): Stadt als Möglichkeitsraum: Experimentierfelder einer urbanen Nachhaltigkeit. (Urban studies). Bielefeld: Transcript.

IMPRESSUM

REALLABOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR | Future City Lab Universität Stuttgart

Autor*innen: Martina Baum, Hanna Noller, Sebastian Klawiter

Das Copyright für die Texte liegt bei den Autorinnen und Autoren. Das Copyright für die Abbildungen liegt bei den Fotograf*innen bzw. den Inhaber*innen der Bildrechte.

Herausgeber: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, Universität Stuttgart (Hrsg.)
Zine-Konzept: Sebastian Klawiter, Hanna Noller
Deutsches Lektorat: Heide Grehl
Übersetzung ins Englische: Andy Tarrant
Gestaltungskonzept, Layout, Satz: Studio Panorama
Fotografien:
4 Sebastian Klawiter
11 Natalie Brehmer
12 Ali Hajinaghiyoun
17 Lewin Biskupski
20 Natalie Brehmer
21 Paul Stockhausen
26 Felix Haußmann
27 Carla Feine
41 Sebastian Klawiter
44 Natalie Brehmer
45 Lewin Biskupski

Gedruckt in der Europäischen Union.

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek. Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

Publikation zur Anschlussförderung des Future City Lab – Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (RNM) gefördert vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg.

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT, FORSCHUNG UND KUNST

Universität Stuttgart

SI / STÄDTEBAU-INSTITUT STADTPLANUNG UND ENTWERFEN /