

# **ABSCHLUSSBERICHT NEUE REALEXPERIMENTE FÜR STUTTGART**

**FUTURE CITY LAB UNIVERSITÄT STUTTGART  
REALLABOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR**

**ANSCHLUSSFÖRDERUNG: JULI 2018 BIS AUGUST 2020**

Doris Lindner, Katrin Alle, Marie Graef, Luise Sanders

Zentrum für interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung  
[www.zirius.uni-stuttgart.de](http://www.zirius.uni-stuttgart.de)

Dieser Bericht entstand im Rahmen des Projekts  
Future City Lab\_Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur der  
Universität Stuttgart

Gefördert durch das  
**Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg**



**Baden-Württemberg**  
MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT,  
FORSCHUNG UND KUNST



## **Abstract**

Der vorliegende Bericht ist eine ausführliche Darstellung der empirischen Ergebnisse dreier Realexperimente des Future City Lab – Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur an der Universität Stuttgart.

Die durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, Baden-Württemberg geförderte Anschlussförderung setzte in der Laufzeit von Juli 2018 bis August 2020 insgesamt drei neue Realexperimente in der Stuttgarter Innenstadt um. Das Zentrum für interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung der Universität Stuttgart begleite in unterschiedlichen Formaten und Methoden die Umsetzung (angeleitet durch das Städtebau-Institut der Universität Stuttgart) der Realexperimente und wertete die Ergebnisse im Rahmen dieses Berichts aus.

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>8</b>
<b>2. Reallabore als Forschungsformat</b> .....	<b>9</b>
2.1 <i>Reallabore als Methode transformativer Forschung</i> .....	9
2.2 <i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i> .....	10
<b>3. Realexperimente als Anstoß sozialen Wandels</b> .....	<b>12</b>
3.1 <i>Theory of Change als Wirkungsmodell</i> .....	12
3.2 <i>Evaluationskonzept</i> .....	12
3.2.1 Forschungsfragen für die Evaluation .....	12
3.2.2 Evaluationsschema und Heuristik.....	13
3.2.3 Vorgehen bei der Evaluation.....	17
3.2.4 Erhebungsmethoden zur Evaluation .....	18
3.2.5 Realexperimente nehmen Raum – drei Standorte.....	20
<b>4. Evaluation der Realexperimente</b> .....	<b>21</b>
4.1 <i>Realexperiment STADTREGAL</i> .....	21
4.1.1 Leitfragen, Ziele und Erfolgskriterien.....	23
4.1.2 Ortsbeschreibung – Österreichischer Platz .....	24
4.1.3 Vorgehen und Methoden.....	24
4.1.4 Ergebnisse.....	28
4.1.5 (Veränderungs)Potentiale und Diskussion der Ergebnisse .....	41
4.1.6 Weiterführende Fragen und Herausforderungen .....	46
4.2 <i>Realexperiment HOW DO YOU ROLL?</i> .....	47
4.2.1 Leitfragen, Ziele und Erfolgskriterien.....	48
4.2.2 Vorgehen und Methoden.....	49
4.2.3 Ortsbeschreibung – Paulinenstraße und der Kreisverkehr Österreichischer Platz...50	
4.2.4 Ergebnisse.....	51
4.2.5 (Veränderungs)Potentiale und Fazit.....	58
4.2.6 Weiterführende Fragen und Herausforderungen .....	59
4.3 <i>Realexperiment STUTTGARTER LUFTBAHN</i> .....	60
4.3.1. Leitfragen, Ziele und Erfolgskriterien.....	61
4.3.2 Vorgehen und Methoden .....	62
4.3.3 Ortsbeschreibung – <i>StadtPalais Museum für Stuttgart</i> .....	64
4.3.4 Ergebnisse.....	65
4.3.5 (Veränderungs)Potentiale und Fazit.....	70
4.3.6 Weiterführende Fragen und Herausforderungen.....	72
4.4 <i>Transformatives Lernen der Studierenden</i> .....	73
<b>5. Diskussion der Ergebnisse und Fazit</b> .....	<b>78</b>
<b>6. Herausforderungen</b> .....	<b>80</b>
<b>7. Literaturverzeichnis</b> .....	<b>82</b>
<b>8. Anhang</b> .....	<b>85</b>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Evaluationsschema der Anschlussförderung.....	16
Abbildung 2: Ergebnispräsentation Methodenworkshop StadtRegal.....	18
Abbildung 3: Ergebnispräsentation Methodenworkshop HOW DO YOU ROLL? .....	18
Abbildung 4: Ergebnispräsentation Methodenworkshop Stuttgarter Luftbahn.....	18
Abbildung 5: Standorte der drei Realexperimente (Anschlussförderung).....	20
Abbildung 6: Grafik des StadtRegals und seine Nutzungen .....	23
Abbildung 7: Commons Kitchen kocht am StadtRegal.....	23
Abbildung 8: Das StadtRegal mit Blick auf die Fläche von Stadtlücken.....	23
Abbildung 9: Tracing und Mapping (Voranalyse).....	30
Abbildung 10: Tracing und Mapping (Experimentierphase).....	30
Abbildung 11: Eigeninitatives Handeln der Nutzer*innen des StadtRegals.....	31
Abbildung 12: Die Mobilitätsdemo auf der Paulinenbrücke.....	47
Abbildung 13: Ausschnitt aus Umfragebogen .....	50
Abbildung 14: Der Österreichische Platz in Stuttgart.....	51
Abbildung 15: Wordcloud zum Veranstaltungsfeedback (Umfrage HDYR).....	55
Abbildung 16: Teilnehmer*innen-Umfrage, wo die aktuellen Wege entlangführen.....	57
Abbildung 17: Teilnehmer*innen-Umfrage, wo sie gerne fahren möchten .....	58
Abbildung 18: Uhrenturm mit Bau- und Projekt-Team des RNM.....	60
Abbildung 19: Aufbau des Stuttgarter Luftbahn Uhrenturms.....	64
Abbildung 20: Ströme der Passant*innen am StadtPalais.....	65
Abbildung 21: Umfragen-Antworten (gegenwärtige Träume).....	69
Abbildung 22: Studierenden-Zeichnung zu handwerklicher Fähigkeiten .....	75
Abbildung 23: angesprochene (Diskurs-)Ebenen der Realexperimente.....	79

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Überblick über die angewendeten Methoden.....	19
Tabelle 2: In a nutshell: Das StadtRegal mit Beschreibungskriterien.....	22
Tabelle 3: Ziele und Erfolgskriterien des StadtRegals.....	24
Tabelle 4: Übersicht ausgewerteter Artikel mit Bezug auf das StadtRegal .....	26
Tabelle 5: Interviewpartner*innen im Überblick.....	27
Tabelle 6: Veranstaltungen am StadtRegal während Beobachtungen.....	28
Tabelle 7: Anzahl Personen, die sich auf dem Platz aufhielten.....	28
Tabelle 8: Anzahl Personen, die den Platz passierten.....	29
Tabelle 9: Übersicht über Akteure und Perspektiven in Zeitungsartikeln .....	36
Tabelle 10: Überblick Erfolgskriterien aus Zeitungsartikeln und Interviews.....	40
Tabelle 11: Zusammenfassung der Erfolgskriterien und Ziele des StadtRegals .....	45
Tabelle 12: In a nutshell: HOW DO YOU ROLL? mit Beschreibungskriterien .....	48
Tabelle 13: Beobachtungen am Verkehrskreisel ÖP.....	52
Tabelle 14: Soziodemographie bei HDYR.....	52
Tabelle 15: Fortbewegungswahl und Fortbewegungswunsch (Umfrage HDYR).....	53
Tabelle 16: Persönlicher Beitrag zu mehr Vielfalt auf der Straße (Umfrage HDYR).....	54
Tabelle 17: Bedeutung Veranstaltungsformat für nachhaltigen Mobilitätswandel .....	57
Tabelle 18: Überblick Erfolgskriterien HDYR.....	59
Tabelle 19: In a nutshell: Die Stuttgarter Luftbahn mit Beschreibungskriterien.....	61
Tabelle 20: Intensität der beobachtbaren Auseinandersetzung mit dem Uhrenturm.....	67
Tabelle 21: Überblick über erfolgreich erreichte Ziele und Erfolgskriterien.....	71

## **ABBKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

**HDYR** Realexperiment HOW DO YOU ROLL?

**MWK** Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg

**ÖP** Österreichischer Platz in Stuttgart. Es handelt sich zum einen um eine U-Bahn-Haltestelle und zum anderen um einen Platz unterhalb eines Verkehrskreisels, oberhalb der B14. Im vorliegenden Bericht ist häufig damit der Standort von Stadtlücken e. V. gemeint, wo unterschiedliche Veranstaltungen kuratiert wurden und das Realexperiment StadtRegal stand.

**RNM** Projekt Future City Lab: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur der Universität Stuttgart, gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg

**SI** Städtebau-Institut der Universität Stuttgart

**WGBU** Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen

**ZIRIUS** Zentrum für Interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung der Universität Stuttgart

# 1. Einleitung

Unter dem Thema **NEUE REALEXPERIMENTE FÜR STUTTGART** wurden von Juni 2019 bis März 2020 drei Realexperimente in der Anschlussförderung des **Future City Lab: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (RNM)** an der **Universität Stuttgart** durchgeführt. Das Projekt wurde zwei weitere Jahre durch das **Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg (MWK)** gefördert. Bereits seit Anfang 2015 unterstützt das MWK mit Reallaboren ein neues Forschungsformat, bei dem sich Wissenschaftler\*innen aktiv für einen Wandel in eine nachhaltigere Gesellschaft einsetzen.<sup>1</sup>

Im Besonderen befasste sich das RNM seit Januar 2015 mit der Frage, wie in Stuttgart eine nachhaltigere Mobilitätskultur umgesetzt und gelebt werden kann. Dafür wurden bereits in der ersten Förderphase (Januar 2015 bis Dezember 2017) fünf Realexperimente erfolgreich durchgeführt und weitere Aktionen, Veranstaltungen und Workshops zum Thema umgesetzt. Gesammelt wurden alle Ergebnisse in einer finalen Abschlusspublikation **„Stuttgart in Bewegung“** (vgl. RNM 2018).

Ziel der Anschlussförderung (Juli 2018 bis August 2020) war es, eine geeignete Verstetigung für das RNM gemeinsam mit der Landeshauptstadt Stuttgart zu finden. Die institutionelle Suche nach einer Verstetigung wurde gerahmt durch eine erneute Durchführung von temporären, stadtgestalterischen Interventionen (Realexperimente) in Stuttgart, um Erkenntnisse über einen Wandel hin zu einer nachhaltigeren Mobilitätskultur zu gewinnen und neue Visionsworkshops sowie transdisziplinäre Lehrveranstaltungen an der Universität Stuttgart zu entwickeln. Die Ergebnisse dessen sind in mehreren **Zines** festgehalten, die ergänzend zu der Abschlusspublikation **„Stuttgart in Bewegung“** (RNM 2018) gelesen werden können. Das Publikationsformat wurde angelehnt an kürzere Magazine, die die Erkenntnisse der Anschlussförderung jeweils prägnant zusammenfassen. Diese Zines sind online zum Download verfügbar.<sup>2</sup>

Der folgende Bericht ist eine ausführliche Dokumentation der Evaluation dreier Realexperimente, die in der Anschlussförderung durchgeführt wurden und des Zines Realexperimente unter Beobachtung (vgl. Lindner/Alle 2020). Die Realexperimente wurden durch das Städtebau-Institut der Universität Stuttgart (SI) am Lehrstuhl für Stadtplanung und Entwerfen<sup>3</sup> federführend in dem Seminar **Provisorische Architektur** entworfen, angeleitet und durchgeführt.<sup>4</sup> Das Zentrum für interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung der Universität Stuttgart (ZIRIUS) übernahm die Anleitung der Evaluation und Auswertung der Ergebnisse der drei Realexperimente, die durch Studierende konzipiert und durchgeführt wurden. Bei den Realexperimenten handelt es sich um das StadtRegal, HOW DO YOU ROLL? und die Stuttgarter Luftbahn.

Um die Erkenntnisse systematisch aufzuarbeiten, wird in der vorliegenden Dokumentation in Kapitel 2 darauf eingegangen, was genau Reallabore sind und diese in den Kontext der transformativen Forschung eingebettet sowie ein genauerer Blick auf das RNM genommen. Kapitel 3 setzt einen theoretischen Rahmen mit der Theory of Change und skizziert dann das Vorgehen bei der Evaluation sowie die angewandten Methoden. Die Realexperimente mit ihren jeweiligen Konzepten, Standorten, Methoden, Ergebnissen sowie einer Diskussion und offenen Fragen werden je Realexperiment in Kapitel 4 aufgearbeitet. Die Anschlussförderung wendet den Blick

---

<sup>1</sup> <https://mwk.baden-wuerttemberg.de/de/forschung/forschungspolitik/wissenschaft-fuer-nachhaltigkeit/reallabore/>

<sup>2</sup> Zines sind online verfügbar unter: <https://elib.uni-stuttgart.de/simple-search?query=reallabor>

<sup>3</sup> <http://www.sue-uni-stuttgart.de/lehrstuhl/>

<sup>4</sup> Weitere Informationen zum Seminar und zur Durchführung der Realexperimente aus stadtgestalterischer Sicht finden sich in den Zines Baum et al. 2020a und Baum et al. 2020b.

auch auf das transformative Lernen der Initiator\*innen der Realexperimente und arbeitet damit in Kapitel 4.4 das erlernte Wissen der Studierenden auf. Kapitel 5 diskutiert die Ergebnisse der drei Realexperimente im Kontext der Wirkmechanismen aus Kapitel 3.2 und schließt mit allgemeinen Herausforderungen und offenen Fragen in Kapitel 6.

## 2. Reallabore als Forschungsformat

### 2.1 Reallabore als Methode transformativer Forschung

Bereits im Jahr 2009 definierten Johan Rockström und Kolleg\*innen neun planetare Grenzen<sup>5</sup>, um dem anthropogenen Klimawandel ‚Spielregeln‘ zu setzen und damit gleichzeitig eine Dringlichkeit aufzuzeigen, in welchen Bereichen unabdingbarer Handlungsbedarf besteht (vgl. Rockström et al. 2009). Um den Herausforderungen der Klimakrise begegnen zu können, wird die Forderung von einigen Akteur\*innen und Wissenschaftler\*innen nach einer großen Transformation hin zu einer nachhaltigeren Gesellschaft lauter (vgl. WGBU 2011).

Transformationsprozesse innerhalb der Gesellschaft, wie beispielsweise die Industrialisierung, die die Agrargesellschaft ablöste, sind keine neuen Phänomene (vgl. Polanyi 1995). Die derzeitige Aufgabe jedoch, die nun der Gesellschaft wie auch der Wissenschaft gestellt wird, ist, eine gezielte Transformation anzustoßen, um „[...] *einen umfassenden Umbau aus Einsicht, Umsicht und Voraussicht [...]*“ (WGBU 2011: 5) zu erreichen.

Um diesen Wandel aktiv gestalten zu können, ist Wissen notwendig, wie Transformationen beeinflusst werden können.

Einerseits werden hier drei unterschiedliche Arten von Wissen unterschieden: Systemwissen, Ziel- bzw. Orientierungswissen sowie Handlungs- bzw. Transformationswissen (vgl. Jahn et al. 2012: 8; Griebhammer et al. 2021: 6; Jahn 2008: 26). Darunter ist genauer folgendes zu verstehen:

- Systemwissen beschreibt den Ist-Zustand über Zusammenhänge und Prozesse, die gesellschaftliche Phänomene ausmachen (vgl. Pohl/Hirsch Hadorn 2008: 11).
- Ziel-/Orientierungswissen ist eine gemeinsame Zieldefinition, um festzulegen, welche Entscheidungen getroffen werden sollen und welche Handlungsspielräume sich daraus ergeben (vgl. Pohl/Hirsch Hadorn 2008: 11).
- Handlungs-/Transformationswissen ist das praktische Wissen, dass sich aus dem Tun ergibt, um vom Ist-Zustand zum Soll-Zustand zu kommen (Pohl/Hirsch Hadorn 2008: 11).

Eine begleitende Annahme dazu ist, dass während des Tuns ‚Transformationswissen 1. Grades‘ erzeugt wird. Dabei handelt es sich um ein unreflektiertes, praktisches Wissen, das durch wissenschaftliche Begleitung und Reflektion zu ‚Transformationswissen 2. Grades‘ wird und Erkenntnisse für andere Transformationsprozesse ermöglicht.

Andererseits wird die Aufgabe einen nachhaltigen Beitrag zu leisten, nicht allein der Wissenschaft zugeschrieben. Schon seit Jahren vertritt die transdisziplinäre Wissenschaft, dass Alltagsprobleme nicht allein durch wissenschaftliches Wissen gelöst werden können, sondern es Akteur\*innen aus der Praxis braucht, die ihr Erfahrungswissen einbringen und der Problemlösung beisteuern (vgl. Vilsmaier/Lang 2014: 89).

---

<sup>5</sup> Dazu gehört z. B. die Artenvielfalt, die Klimakrise oder der Stickstoffkreislauf.

Ebenso spricht der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WGBU) sogenannten Pionier\*innen des Wandels eine zentrale Rolle zu (vgl. WGBU 2011: 5). Diese Pionier\*innen haben bereits Ideen für Alltagsprobleme und erhalten (z. B. durch Realexperimente) eine Plattform, um diese Ideen aus der innovativen Nische in den Mainstream zu übersetzen (vgl. Griebhammer/Brohmann 2015).

Mit diesem Hintergrund entfaltet das Forschungsformat der Reallabore als Teil der transformativen Wissenschaft seinen Anspruch, einen Beitrag zu dieser Wissensintegration zu leisten, indem es Wissenschaft und Praxis eng miteinander verknüpft (vgl. WGBU 2016: 542). Denn *„Reallabore bezeichnen gesellschaftliche Kontexte, in denen Forscherinnen und Forscher Interventionen im Sinne von Realexperimenten durchführen, um über soziale Dynamiken und Prozesse zu lernen. [...] Die Idee des Reallabors überträgt den naturwissenschaftlichen Begriff ‚Labor‘ in die Analyse gesellschaftlicher und politischer Prozesse.“* (WGBU 2014: 93).

Folgende Kriterien spielen im Forschungsformat eine besondere Rolle (vgl. MWK Baden-Württemberg 2013: 30):

1. Co-Design und Co-Produktion des Forschungsprozesses mit der Zivilgesellschaft und Praxisakteur\*innen,
2. transdisziplinäres Forschungsverständnis der Akteur\*innen,
3. langfristige Begleitung und Anlage des Forschungsdesigns,
4. breites, interdisziplinäres Forschungsspektrum,
5. kontinuierliche methodische Reflexion des Vorgehens,
6. möglichst eine Begleitung durch eine forschende Einrichtung.

## 2.2 Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur

Reallabore sind der Kontext, in dem Realexperimente als zentraler Bestandteil initiiert werden und dazu dienen, *„[...] Wissen über nachhaltigkeitsorientierte Transformationsprozesse zu verbessern und solche konkret anzustoßen[.]“* (Schneidewind 2018: 26).

Realexperimente stellen *„[...] wissenschaftlich begleitete Aktionen oder Interventionen [...]“* (Alcántara et al. 2017: 26) dar, die am lebensweltlichen Alltag der Bürger\*innen ansetzen und nachhaltigere Alternativen aufzeigen sollen, um bei den Menschen Veränderungen in der Wahrnehmung und ihren Routinen anzustoßen. Der Begriff und Kontext des Experimentes ermöglicht es die Ergebnisse offen zu halten, ein Scheitern ist dadurch jederzeit möglich und führt ebenso zu einem Erkenntnisgewinn wie z. B. ein erfolgreiches Realexperiment (vgl. Alcántara et al. 2017: 26f.; Groß et al. 2005).

Das RNM versucht in Stuttgart, einer Stadt, die besonders durch das Auto gekennzeichnet ist, einen Wandel zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur anzuregen.<sup>6</sup> Bereits in der ersten Förderphase wurden insgesamt fünf Realexperimente erfolgreich durchgeführt. Dazu gehörten die Parklets für Stuttgart, das rotierende Lastenrad, die Bürger-Rikscha, die Stäffele-Galerie und die Mobilitätsschule (vgl. RNM 2018).

In der Anschlussförderung wird die besondere Verbindung zwischen Mobilität und dem Raum hervorgehoben, in dem die Fortbewegung stattfindet. Angeknüpft an den praktischen Städtebau widmete sich die zweite Phase besonders der Frage, wie provisorische Architektur als Realexperiment Wirkungen erzielt (vgl. Baum et al. 2020a). Ziel war es dabei, durch provisorische Stadtmöbel und Objekte eine Veränderung im Stadtraum zu erzeugen und somit die Verknüpfung von einer alternativen

---

<sup>6</sup> Zum Begriff der nachhaltigen Mobilitätskultur siehe Gantert/Stokmann (2018: 17).

Stadtgestaltung und der Realität zu schaffen. Wie Realexperimente erheben diese Provisorien keinen Anspruch darauf, für immer in den Stadtraum integriert zu werden, sondern sind auf Zeit geplant, umgesetzt und werden dann wieder abgebaut.

Insgesamt wurden in der zweiten Förderphase drei Realexperimente durchgeführt. Dazu gehörte:

- **Das StadtRegal:** ein multifunktionales Stadtmöbel, welches unterschiedliche soziale Gruppen am Österreichischen Platz (ÖP) ansprechen sollte. Ausgangspunkt sind die freiwerdenden Flächen durch die Mobilitätswende und die Frage danach, wie der neue Raum demokratisch genutzt werden kann.
- **HOW DO YOU ROLL?:** Eine Aktion, die auf die raumgreifenden Ausmaße des Autoverkehrs aufmerksam machen und gleichzeitig verdeutlichen sollte, welche Vielfalt es an nicht-motorisierten Fortbewegungsmöglichkeiten gibt.
- **Die Stuttgarter Luftbahn:** Eine Uhrenturm-Installation als Teil einer Luftbahnstation, die in Verbindung mit einer fiktiven Geschichte steht, die dazu anregen sollte, anders über Mobilität und Fortbewegung nachzudenken.

Durch die besondere stadtgestalterische Komponente, die die Realexperimente in der Anschlussförderung ausmachen sollten, stammten nicht nur die Initiator\*innen, sondern auch manche Evaluationsmethoden aus dem Bereich der Architektur und Stadtplanung (siehe dazu Kapitel 3.2.4).

### Vorgehen bei der Auswahl der Realexperimente

Die drei Realexperimente wurden aus einer Vielzahl an Ideen und Konzepten ausgewählt. Im **Seminar „Provisorische Architektur“** in Kooperation mit der Hochschule für Technik, Studiengang Architektur, wurden neue Ideen für neue Realexperimente in Stuttgart gesammelt und erarbeitet. Unter Anleitung des Projektteams vom RNM am Lehrstuhl für Stadtplanung und Entwerfen des SI erarbeiteten die Studierenden im Wintersemester 2018/19 in Gruppen Entwürfe für neue Realexperimente.

Diese Entwürfe wurden im Rahmen einer **Ausstellung** im StadtPalais Stuttgart im Februar 2019 der Öffentlichkeit präsentiert<sup>7</sup>.

### Jurysitzung

Am 31. Januar 2019 fand im Rahmen dieser Ausstellung eine Jurysitzung statt. Eine Jury aus Wissenschaft, Verwaltung, Wirtschaft und Kultur suchte dabei drei Realexperimente aus, welche im Sommersemester 2019 umgesetzt wurden und prämierte zwei weitere Konzepte mit einer Auszeichnung.

Bei der Jurysitzung konnten die Studierenden innerhalb von fünf Minuten ihre Ideen präsentieren und standen dann an ihren Konzepten bereit, um Fragen für die Jury zu beantworten.<sup>8</sup>

Um der Jury die Auswahl zu erleichtern, wurden ihr Kriterien mit an die Hand gegeben, die ebenfalls an die Studierenden gerichtet wurden. So wurde gewährleistet, dass die Ideen für die Realexperimente im Sinne der Nachhaltigkeit und umsetzbar sind.<sup>9</sup> Die Jury durfte sich in Ruhe beratschlagen und wählte fünf Arbeiten aus. Am Abend fand im Rahmen der Ausstellungseröffnung die Verkündung der Gewinner\*innen statt.

---

<sup>7</sup> <https://www.stadtpalais-stuttgart.de/ausstellungen/provisorische-architektur> (letzter Zugriff am 28.06.20)

<sup>8</sup> Der Tagesablauf befindet sich als Agenda im Anhang.

<sup>9</sup> Die Auswahlkriterien befinden sich zu Einsicht im Anhang.

## 3. Realexperimente als Anstoß sozialen Wandels

### 3.1 Theory of Change als Wirkungsmodell

Transformationsprozesse spielen sowohl in der Wissenschaft als auch in der Praxis eine Rolle. In der Wissenschaft zählen die Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Innovations- und Zukunftsforschung, wie auch Psychologie und Theologie dazu, die einen besonderen Fokus auf Veränderungen haben (vgl. Kristof 2010: 13). In der Praxis gehören das Veränderungsmanagement, Politik und Verwaltung, Rechtsprechung, Umweltverbände, Journalismus, die Psychotherapie und Bildung sowie die Seelsorge dazu (vgl. Kristof 2010: 13). Die Frage, die sich alle Bereiche stellen, ist, wie Wandel erfolgreich und zielgerichtet durchgeführt werden kann. Die Theory of Change stellt hierbei eine Methode dar, „[...] die zur Planung, Beteiligung und Evaluation von Projekten, die insbesondere sozialen Wandel beabsichtigen“ (Balthasar/Sarah 2017: 289) dient. Dabei gibt es keine einheitliche Definition wie eine solche Theorie genau aussieht, vielmehr gibt es unterschiedliche Modelle, mit deren Hilfe z. B. Reallabore und ihr Potential für Veränderungen besser getestet werden könnten (vgl. Wanner et al. 2018). Den Modellen ist zentral, dass sie den Kontext und die Annahmen beachten und zwischen Outcome sowie Output differenzieren (vgl. Rogers 2014: 1). Es findet folglich eine klare Differenzierung statt, zwischen dem aktuellen Status Quo, dem gewünschten Ziel und mittel- sowie langfristig erreichten Wirkungen.

Kora Kristof im Besonderen ermittelte maßgebliche Erfolgsfaktoren, die einen möglichst zielgerichteten Wandel ermöglichen sollen (vgl. Kristof 2010: 106ff.). Dazu gehört eine erfolgreiche Einbindung von Akteur\*innen, wie u. a. den Change Agents/Pionier\*innen des Wandels und weiteren Zielgruppen. Gleichzeitig weist Kristof darauf hin, tragfähige Veränderungsideen und Lösungsansätze zu entwickeln, die anschlussfähig sind. Es gilt zudem Veränderungsprozesse professionell zu gestalten, was bedeutet, dass diese in politische Rahmenbedingungen, Veränderungskulturen und Lernprozesse eingebettet sein sollten. Sie weist aber auch maßgeblich darauf hin, dass Zeitaspekte wichtig sind, da Pfadabhängigkeiten und windows-of-opportunities zu nutzen sind und gleichzeitig immer mit Zeitressourcen zu wirtschaften ist. Dabei zeigt sich, dass es sich um komplexe, dynamische, systemische und interaktive Prozesse handelt, die teilweise nur bedingt zu beeinflussen sind, und vor allem Widerstände genutzt werden müssen, um die Idee und den Prozess weiterzuentwickeln.

### 3.2 Evaluationskonzept

In den folgenden Kapiteln werden die Forschungsfragen für die Evaluation erläutert sowie das Evaluationsschema präsentiert. Das Vorgehen bei der Auswahl der Realexperimente und die Betreuung der Studierenden sind in Kapitel 3.2.3 zu finden.

#### 3.2.1 Forschungsfragen für die Evaluation

Die Evaluation der Realexperimente in der Anschlussförderung folgte bestimmten Forschungsfragen, um Aussagen über gewünschte Veränderungen zu erhalten. Auf der Evaluationsebene gehörte dazu:

### Welche Veränderungspotentiale haben die drei Realexperimente?

Hierbei liegt der Fokus auf einem Bewusstseinswandel, Empowerment, der Einführung von sozio-technischen Innovationen oder der Veränderungen von strukturellen Rahmenbedingungen.

Mit dieser Forschungsfrage wird vor allem die Ebene beleuchtet, wie die Realexperimente in die Stadtgesellschaft wirken und welche Lernprozesse oder Diskurse z. B. bei Betroffenen angestoßen werden.

Dadurch ist es möglich, die Fragen im Kontext des Reallabors besser zu verstehen und zu beantworten:

- Wie können wir eine städtische Debatte über Mobilität anregen?
- Wie kann Wandel hin zu einer nachhaltigeren Mobilitätskultur gestaltet werden?

Die folgende Frage eröffnet eine weitere Ebene und betrachtet nicht nur die Lernprozesse, die extern in der Stadtgesellschaft angestoßen werden, sondern wirft auch ein Licht auf die internen Lernprozesse und Entwicklungen bei den Studierenden innerhalb des Reallabors, die die Realexperimente initiiert, umgesetzt und durchgeführt haben:

### Welche Lerneffekte haben die Studierenden durch die Durchführung der Realexperimente?<sup>10</sup>

Um die unterschiedlichen Wirkungsebenen weiterhin differenzieren zu können, werden die Daten der Realexperimente in die Stadtgesellschaft und auf der Ebene der Studierenden getrennt voneinander ausgewertet und diskutiert (siehe Kapitel 4.4 und Kapitel 5).

#### 3.2.2 Evaluationsschema und Heuristik

Die gemeinsame Arbeit mit Praxisakteur\*innen beinhaltet besondere Herausforderungen bezüglich der Definition von Annahmen (Leitfragen, Zielen und Erfolgskriterien), da die Initiator\*innen einen Erfolg und erreichte Ziele im Projekt anders definieren als Wissenschaftler\*innen (vgl. Kuhn et al. 2018: 60).

Um die Realexperimente zu evaluieren, bedarf es eines konzeptionellen Vorgehens, das es dennoch ermöglicht auf den Prozess und dabei entstehende Herausforderungen flexibel zu reagieren und gewisse Überraschungsmomente zuzulassen (vgl. Groß et al. 2005: 19f.). Bereits in der ersten Förderphase wurde die Heuristik erfolgreich angewandt, welche für die neuen Realexperimente und die neuen Rahmenbedingungen (Studierende als Initiator\*innen) angepasst und ergänzt wurde (vgl. Kuhn et al. 2018: 60). Abbildung 1 stellt hier schematisch das Vorgehen und den konzeptionellen Hintergrund der Evaluation dar. Diese beschreibt einerseits Kriterien zur Auswahl der Realexperimente (**Auswahlkriterien**) als auch Beschreibungskriterien der Realexperimente selbst (**Beschreibungskriterien**).<sup>11</sup>

Die Beschreibungskriterien setzen sich aus folgenden Kriterien zusammen:

---

<sup>10</sup> Da die Ideen und die Durchführung für die Realexperimente in der Anschlussförderung maßgeblich durch Studierende umgesetzt wurden, wird sich in dieser Frage nur auf die Daten der Studierenden bezogen. Zivilgesellschaftliche Akteur\*innen wurden nicht konsultiert. Selbstverständlich ist davon auszugehen, dass auch bei den beteiligten Kooperationspartner\*innen und zivilgesellschaftlichen Akteur\*innen Lernprozesse angestoßen wurden. In welcher Weise kann hier allerdings nicht abgebildet werden.

<sup>11</sup> Die Auswahlkriterien sind im Anhang zu finden und die jeweiligen Beschreibungskriterien sind in den jeweiligen Steckbriefen der Realexperimente zu finden.

- **Modus:** Ein Realexperiment verfolgt entweder den Modus der Wissenserzeugung oder den der Wissensanwendung. Bei ersterem ist das Generieren von neuem Wissen, Denkrichtungen oder Perspektiven das Ziel, bei zweiterem wird bestehendes Wissen angewandt und getestet.
- **Von wem die Initiative des Realexperiments ausgeht:** Die Idee eines Realexperiments kann von unterschiedlichen Akteur\*innen kommen. Im Falle der Anschlussförderung geht diese von den Studierenden der Architektur und Stadtplanung aus. Sie werden durch das Wissenschaftsteam des RNM und zivilgesellschaftliche Akteur\*innen unterstützt.
- **Überzeugungen und Wertvorstellungen:** Realexperimente können unterschiedliche normative Ziele verfolgen, die auf bestimmten Überzeugungen oder Wertvorstellungen basieren. Beispielsweise kann es sich dabei um Lebensqualität, Umweltschutz, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Komfort oder Gerechtigkeit handeln.
- **Zielgruppe(n):** Ein Realexperiment kann unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Dies kann schon im Voraus geplant werden oder sich erst bei der Durchführung ergeben.
- **Stadtgestalterische Ziele:** Die Perspektive der provisorischen Architektur bringt vor allem den Blickwinkel der Stadtgestaltung und Stadtplanung mit sich. Dadurch sind in den Realexperimenten bestimmte Ziele und Vorstellungen vorhanden, welche Veränderungen durch diese Architekturen entstehen.

Auf Basis dieser Kriterien werden die Realexperimente konkreter mit den Initiator\*innen ausgearbeitet und schließlich zur Umsetzung gebracht (**Konzeption & Durchführung von RE**). Die reale Umsetzung wird unterstützt durch eigens definierte **Erfolgskriterien** von Seiten der Studierenden, die jedoch nicht statisch anzusehen sind, da sie im Laufe des Prozesses angepasst werden können. Abgestimmt auf die Erfolgskriterien wird nach **Methoden** gesucht, um die notwendigen Daten erheben zu können. Auf Grundlage dieser Daten können bestimmte Ziele erreicht werden. Diese teilen sich einerseits in **Ziele** auf, die sich an die Stuttgarter Stadtgesellschaft, Teilnehmer\*innen, Nutzer\*innen und Betroffene richten. Andererseits sollen die Realexperimente auch in Bezug auf die Studierenden Lernprozesse anstoßen, die ebenfalls evaluiert werden. Reflektiert aus den Zielen werden **Wirkmechanismen** abgeleitet, die auf einer wissenschaftlicheren Ebene versuchen zu erklären, welche Veränderungspotentiale die Realexperimente (kurz- und langfristig) erreicht haben. Bei den Wirkmechanismen handelt es sich um kein Patentrezept, wie nicht-nachhaltige zu nachhaltigeren Verhaltensweisen gewandelt werden können. Da allerdings Politik und Verwaltung Handlungsempfehlungen fordern, handelt es sich bei den folgenden Wirkmechanismen um einen evidenzbasierten Ansatz, erste Erklärungen durch Realexperimente zu leisten (vgl. Kuhn et al. 2018: 62).

- **Bewusstseinsbildung:** Angestoßen werden sollen Prozesse der Bewusstseinsbildung bzw. Einstellungsänderung (vgl. Abrahamse/Matthies 2010; Michelsen/Fischer 2017; Kuckartz/Schack 2002).
- **Empowerment:** Personen werden (wieder) dazu befähigt, bestimmte Handlungen selbstständig durchzuführen (vgl. Cardigo/Rita 2011; Thogersen 2005; Adams 2008).
- **Einführung sozio-technischer Innovationen:** bestimmte soziale und technische Innovationen werden durch Realexperimente eingeführt, die den Alltag nachhaltiger gestalten sollen (vgl. Jaeger-Erben et al. 2015; Rückert-John 2013; Rogers 2003).

- **Entscheidungsarchitektur, Veränderung von Standards und Rahmenbedingungen:** Durch ein Realexperiment werden handlungsbezogene Rahmenbedingungen geändert, die nachhaltigere Alternativen als weitere Handlungsmöglichkeit geben (vgl. Sunstein/Reisch 2014; Thaler/Sunstein 2009; Willke 2005).

Das genauere Vorgehen bei der Auswahl und Konzeption der Realexperimente wird in Kapitel 3.2.3 beschrieben.

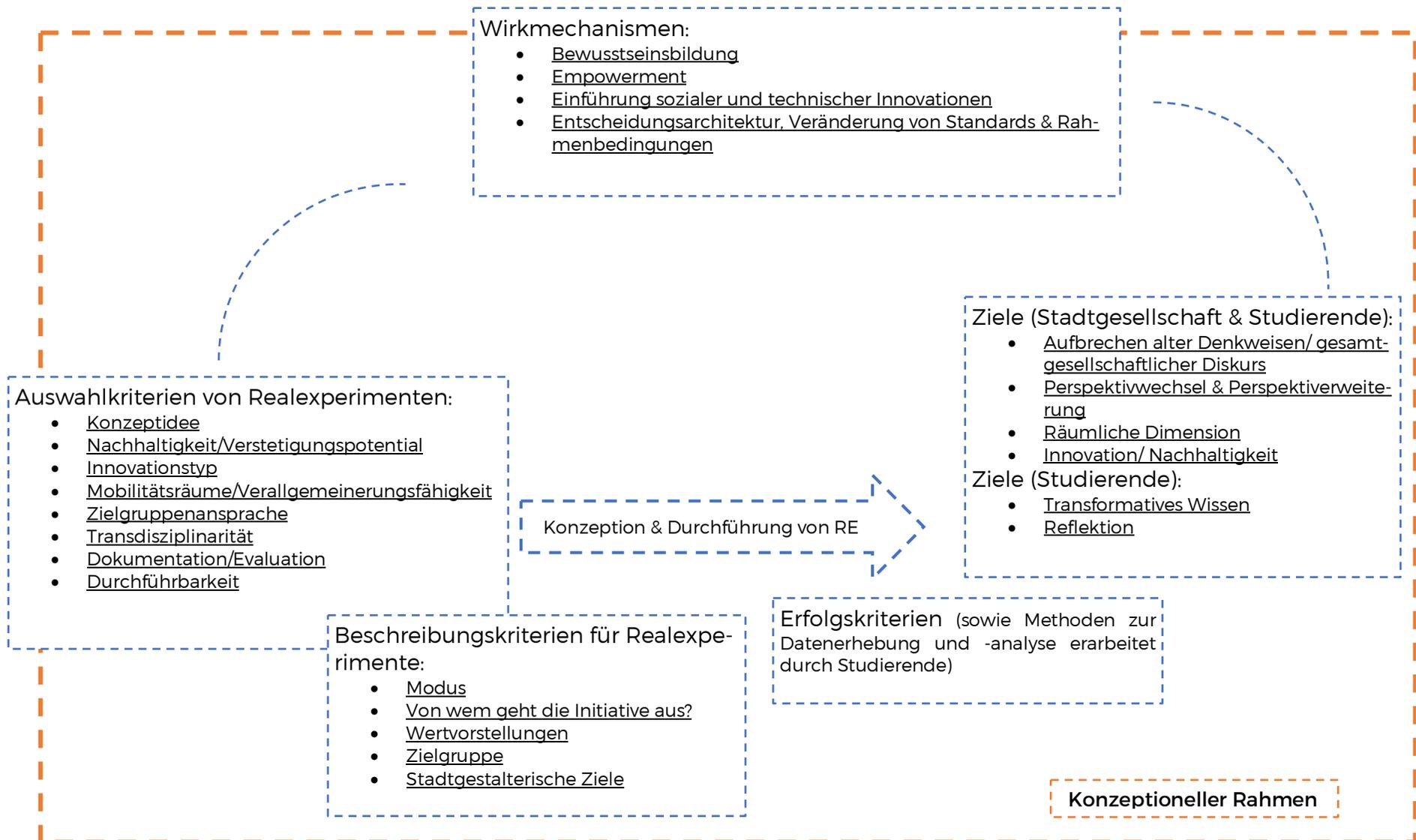


Abbildung 1: Evaluationsschema der Anschlussförderung  
 Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Kuhn et al. 2018: 62

### 3.2.3 Vorgehen bei der Evaluation

Die Evaluation der Realexperimente sollte die Wirkungen erfassen, welche sich aus der Durchführung ergaben. Da sich die ausgewählten Realexperimente sehr unterschiedlich gestalteten (von einmaliger Aktion bis Intervention über längeren Zeitraum im öffentlichen Raum), war es erforderlich, für jedes Realexperiment angepasste Erhebungsmethoden auszusuchen.

#### **Methodenworkshop**

Neben der handwerklichen Umsetzung der Realexperimente sollten die Studierenden zudem Kenntnisse in Forschungsmethoden gewinnen. Um sie darauf vorzubereiten, führte das Projektteam von ZIRIUS einen Methodenworkshop (07.05.19) durch. Ziel des Workshops war es, dass sich die Studierenden konkrete Leitfragen überlegten, die sie mit dem Realexperiment erforschen wollten. Zu diesen Fragestellungen sollten die Studierenden Ziele und Erfolgskriterien formulieren, die dann mit Methoden der Sozialwissenschaften und Stadtplanung beantwortet werden konnten.<sup>12</sup> Zuvor erhielten sie im Rahmen eines Vortrages eine Einführung in sozialwissenschaftliche Methodenlehre. Inhalte waren dabei:

- die Ziele, Ablauf und Methoden empirischer Sozialforschung,
- Fragen der Stadtsoziologie sowie
- ein Werkzeugkasten für Befragungen, Inhaltsanalysen und stadtsoziologische Methoden.

Somit erhielten die Studierenden einen Einblick in Forschungsmethoden und konnten zudem die Fragestellungen ihres Realexperimentes präzisieren.

#### **Kontakt mit den Studierenden**

Mit den Studierenden wurde Kontakt gehalten, sodass sie sich bei Rückfragen, z. B. bei den Beobachtungsbögen, mit dem sozialwissenschaftlichen Team austauschen konnten. So wurden nochmals die Ziele und Erfolgskriterien nach Rücksprache angepasst bzw. konkretisiert.

Neben den angefertigten Beobachtungsbögen der Studierenden, brachte ZIRIUS zusätzlich eigene Erhebungsmethoden ein, die wiederum in Rücksprache mit den Initiator\*innen abgestimmt waren.

#### **Verarbeitung der erhobenen Daten**

Der Großteil der gesammelten Daten wurde von ZIRIUS ausgewertet und aufgearbeitet. Die Ergebnisse wurden von ZIRIUS in einen weiteren Kontext gestellt und hinterfragt, welche Erkenntnisse sich aus der Durchführung schließen lassen.

---

<sup>12</sup> Bilder der Erfolgskriterien, die die Studierenden am Methodenworkshop erarbeitet haben, befinden sich im Anhang.



Abbildung 2: Ergebnispräsentation Methodenworkshop StadtRegal  
© Hanna Noller



Abbildung 3: Ergebnispräsentation Methodenworkshop HOW DO YOU ROLL?  
© Hanna Noller



Abbildung 4: Ergebnispräsentation Methodenworkshop Stuttgarter Luftbahn  
© Hanna Noller

### 3.2.4 Erhebungsmethoden zur Evaluation

Um die Ziele evaluieren zu können, wurde der Fokus auf stadtplanerische und sozialwissenschaftliche Methoden gelegt. Dabei bestimmte der Gegenstand die Wahl der Methode. Tabelle 1 führt allgemein in die Methoden ein, die für die Evaluation der Realexperimente in Frage kamen. Bei der Tabelle handelt es sich um eine allgemeine und kurze Beschreibung der Methoden. Die genauen Vorgehensweisen sind jeweils für die Realexperimente im Kapitel 4.1.2, Kapitel 4.2.2 und in Kapitel 4.3.2 nochmal detailliert festgehalten.

Typischer Anwendungsbe- reich	Erhebungsmethode	Beschreibung
Stadtplanung	Counting	Bei einer Beobachtung im Stadtraum kann alles gezählt werden, was von besonderem Interesse ist. Dazu gehören Personen sowie weitere Ausdifferenzierungen nach Alter, Geschlecht, etc., aber auch Gegenstände vor Ort oder Tätigkeiten, die die Personen ausführen (vgl. Gehl/Svarre 2013: 25).

Stadtplanung	Mapping	Auf einer Karte oder einem Plan werden die Aktivitäten, die Menschen an einem Platz durchführen, nach Häufigkeit und Art festgehalten (vgl. Gehl/Svarre 2013: 26).
Stadtplanung	Tracing	Auf einer Karte oder einem Plan werden die Bewegungsmuster von Menschen festgehalten. Die Beobachtenden halten in einem bestimmten Zeitrahmen mit einem guten Überblick über den Platz in Linien fest, wie sich Menschen über den Platz bewegen (vgl. Gehl/Svarre 2013: 28).
Stadtplanung	Keeping a diary	Unterstützend zu den anderen stadtplanerischen Methoden rät Gehl ein Tagebuch zu führen, um kleinere Details festhalten zu können. Diese Details können maßgeblich sein, um das menschliche Verhalten an öffentlichen Plätzen besser zu verstehen (vgl. Gehl/Svarre 2013: 32).
Empirische Sozialforschung	Befragung	Teilstandardisierte (auch teilstrukturierte) Befragung (Fragebogen): Als eine Form der Befragung ist hier die schriftliche Befragung zu nennen, um planmäßig Daten zu erheben und dabei ein wissenschaftliches Ziel zu verfolgen (vgl. Diekmann 2007: 439 nach Scheuchs 1973). Die Teilstrukturierung der Befragung ermöglicht neben vorgegebenen Antwortkategorien auch offene Antworten, die von den Befragten frei und ohne Kategorien ausgefüllt werden können (vgl. Diekmann 2007: 437). Offene Befragung (Qualitative Interviews): Die qualitative Sozialforschung richtet sich eher nach den ‚Sinndeutungen‘ der Befragten (vgl. Diekmann 2007: 531). Um diese Alltagsdeutungen sammeln zu können, eröffnet ein qualitatives Interview eine offene Vorgehensweise, so dass die Perspektive des Befragten möglichst unverfälscht erfasst werden kann (vgl. Flick 2014: 194). Im Gegensatz zu einer Stichprobenziehung wird in der qualitativen Sozialforschung eine bestimmte Strategie des Samplings verfolgt (vgl. Gläser/Laudel 2010: 97). Es richtet sich nach der Forschungsfrage und danach, welche Personen das spezifische Wissen bereitstellen können.
Empirische Sozialforschung	Qualitative Inhaltsanalyse/ Dokumentenanalyse	In der qualitativen Inhaltsanalyse werden systematisch die Themen und Bedeutungen in Texten oder anderen Objekten herausgearbeitet (vgl. Bortz/Döring 2006: 51). Dazu können Zeitungsartikel, Social Media Beiträge oder auch Tagebücher zählen.

*Tabelle 1: Überblick über die angewendeten Methoden  
Quelle: Eigene Darstellung*

### 3.2.5 Realexperimente nehmen Raum - drei Standorte



Abbildung 5: Standorte der drei Realexperimente (Anschlussförderung)

© Thomas Rustemeyer

Anmerkungen: 1: Das StadtRegal unter der Paulinenbrücke; 2: HOW DO YOU ROLL? um den ÖP und auf der Paulinenbrücke; 3: Die Stuttgarter Luftbahn am Stadt-Palais Stuttgart

## 4. Evaluation der Realexperimente

In den folgenden Abschnitten werden die Realexperimente und die Ergebnisse aus der Evaluation vorgestellt. Dabei wird zu Beginn auf die Idee und das Konzept des Realexperimentes eingegangen und welche Erfolgskriterien gestellt wurden. Darauf folgt die Präsentation der Ergebnisse und eine kurze Diskussion.

In Kapitel 4.4. werden dann die Ergebnisse der Lerneffekte der Studierenden skizziert. Abschließend werden alle Erkenntnisse im Kapitel 5 mit der Heuristik aus Kapitel 3.2.2 diskutiert.

### 4.1 Realexperiment STADTREGAL

Das Realexperiment StadtRegal ist eine Weiterentwicklung der Idee des Parklets.<sup>13</sup> Ausgehend von dem Gedanken, dass durch die Mobilitätswende neue Flächen frei werden, stellt sich die Frage, was mit diesen Flächen passiert und wer letztendlich darüber bestimmen darf. Es geht also um eine demokratische Aushandlung des Stadtraums.

Das StadtRegal ist ein Versuch, diesen Gedanken umzusetzen und möglichst alle gesellschaftlichen Gruppen bei der Aushandlung von neuen Nutzungen zu integrieren. Die Idee einen solchen Raum zu gestalten und den Austausch zu ermöglichen, basiert auf diversen stadtplanerischen Untersuchungen und Gesprächen am ÖP vor der Konzeption des StadtRegals.

Um diesen Gesprächsraum zu öffnen, vereinte das gebaute StadtRegal unterschiedliche Nutzungen im öffentlichen Raum. So war in dem Möbel:

- eine öffentliche Küche mit Herdplatten, fließendem Wasser und Kühlschrank,
- ein Schrank für „gerettete“ Lebensmittel,
- eine Notunterkunft zum Schlafen,
- ein Unterstand mit Lastenrad,
- ein Erste-Hilfe-Schrank mit Verbandsmaterial
- und eine Bank zum Sitzen integriert.

Abbildung 6 zeigt grafisch aufgearbeitet unterschiedliche Ansichten des StadtRegals und wo sich die unterschiedlichen Nutzungen genau befanden. Abbildung 8 zeigt das gebaute Stadtmöbel vor Ort am ÖP.

Tabelle 2 führt in aller Kürze auf, um was es ging, was passiert ist, wer beteiligt war und welche Materialien durch das Realexperiment gesammelt wurden.

---

<sup>13</sup> Bei Parklets handelt es sich um eine Umwidmung eines oder mehrerer Parkplätze, die eine Erweiterung des Gehwegs ermöglicht. Darauf kann z. B. Urban Gardening stattfinden oder Sitzgelegenheiten gebaut werden (vgl. Lazarova et al. 2018).

**Was?** Das multifunktionale Stadtmöbel soll im öffentlichen Raum private Nutzungen für Alle zugänglich machen und dadurch unterschiedliche soziale Schichten in Austausch miteinander bringen.

**Wann?** 27.06.19 bis 08.08.19

**Wo?** Unter der Paulinenbrücke auf dem Platz von Stadtlücken e. V. an der Tübinger Straße (siehe Kapitel 4.1.2).

#### **Ablauf**

27.04.19 Kickoff unterm Himmel

27.06.19 Eröffnung & Einweihung mit Commons Kitchen

Jeden Vormittag ab 10 Uhr: Kaffee & Gespräche an der Küche mit Cornelia Krieger von St. Maria

23.07. & 30.07.19: Commons Kitchen kocht

07.08.19 Abschlussveranstaltung mit Podiumsdiskussion & Commons Kitchen kocht

28.10.-01.11.19 Ausstellung im StadtPalais Stuttgart: Platz nicht gleich Platz/Geschichten um das StadtRegal

01.11.19 Finissage mit Podiumsdiskussion  
u. v. m.

**Modus:** Wissensanwendung einerseits, da Parklets in Stuttgart bereits erprobt. Wissensgenerierung andererseits, da es zusätzlich um die Synergien ging, die aus den unterschiedlichen privaten Nutzungen im öffentlichen Raum entstehen.

**Überzeugungen und Wertvorstellungen:** Flächengerechtigkeit, soziale Gerechtigkeit

**Zielgruppe(n):** Szene aus Obdachlosen, Drogenabhängigen und Substituierten, Anwohner\*innen, Nutzer\*innen, die sich für eine (oder mehrere) Nutzungen interessieren (Foodsharing, etc.).

**Stadtgestalterische Ziele:** Private Nutzungen im öffentlichen Raum testen. Synthese unterschiedlicher Nutzungen im öffentlichen Raum generieren.

**Konzept:** Ali Hajinaghiyoun, Felix Haußmann, Martin Schusser

**Umsetzung:** Arzum Coban, Nicole Epple, Nickolaus Kessmeyer, Thomas Lesch, Till Müller-Haude, Dominic Plag, Sandra Schlegel, Daniel Voigt

**Netzwerk & Kooperationspartner:** St. Maria (Cornelia Krieger), Commons Kitchen, Release Stuttgart e.V., MedMobil, Lastenrad Stuttgart e. V., Foodsharing

**Gesammelte Materialien:** Forschungstagebücher der Studierenden, Beobachtungsbögen, qualitative Interviews mit Kooperationspartner\*innen, standardisierte Fragebögen zum StadtRegal, Zeitungsartikel

#### **Abschlussarbeiten:**

Ali Hajinaghiyoun Masterarbeit Architektur und Stadtplanung an der Universität Stuttgart

Manuela Gutmann Bachelorarbeit Sozialwissenschaften an der Universität Stuttgart

Romina Vetter Bachelorarbeit Kommunikationsdesign an der Hochschule für Kommunikation & Gestaltung Stuttgart

[#eröffnung](#) [#stadtreagal](#) [#österreichischerplatz](#) [#öp](#) [#stuttgart](#) [#0711](#) [#österreichischerplatzstuttgart](#) [#unistuttgart](#) [#university](#) [#architektur](#) [#stadtplanung](#) [#si](#) [#gemeinschaft](#) [#kochen](#) [#essen](#) [#schlafen](#) [#lastenrad](#) [#fairteiler](#) [#foodsharing](#) [#reden](#) [#lachen](#) [#spaßhaben](#) [#studenten](#) [#reallabor](#) [#paulinenbrücke](#)

*Tabelle 2: In a nutshell: Das StadtRegal mit Beschreibungskriterien*

*Quelle: Eigene Darstellung*

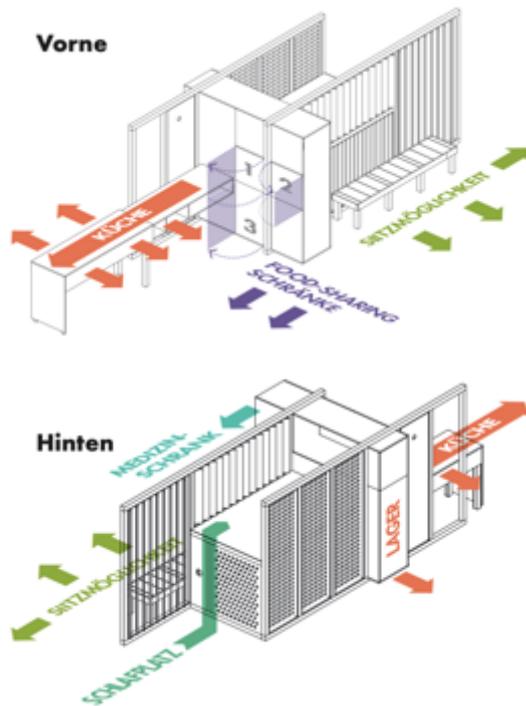


Abbildung 6: Grafik des StadtRegals und seine Nutzungen  
© Ali Hajinaghiyou



Abbildung 7: Commons Kitchen kocht am StadtRegal  
© Felix Haußmann



Abbildung 8: Das StadtRegal mit Blick auf die Fläche von Stadtlücken  
© Ali Hajinaghiyou

#### 4.1.1 Leitfragen, Ziele und Erfolgskriterien

Um die Wirkungen des StadtRegals am ÖP zu untersuchen, haben sich die Studierenden im Methodenworkshop<sup>14</sup> folgende Leitfragen für die Durchführung gestellt:

- Welche Veränderungen lassen sich auf dem Platz beobachten (z. B.: Anzahl von Passant\*innen, Nutzer\*innen, Aufenthaltsqualität, etc.)?
- (Wie) Können private Nutzungen im öffentlichen Raum funktionieren?
- Welcher Diskurs wurde durch das StadtRegal angestoßen? Welche sozialen Gruppen nutzen das StadtRegal und wie interagieren sie miteinander?
- Wie kann das StadtRegal einem sich in Transformation befindlichem Ort zu mehr Akzeptanz im Stadtbild verhelfen?

Diese Fragen wurden weiter in Ziele und Erfolgskriterien ausdifferenziert, um messen zu können, welche Ziele erreicht wurden und welche nicht.

<sup>14</sup> Mit dem Methodenworkshop ist das Workshopformat mit den Studierenden gemeint, welches in Kapitel 3.2.3 beschrieben wird.

Ziele	Erfolgskriterien
Selbsterhaltung und Organisation	(Eigen-)Engagement der Nutzer*innen (EK)
Aktive Nutzung	
Neue Nutzungen entwickeln sich	
Synergien	Interaktion verschiedener Milieus
	Ein*e Nutzer*in nutzt mehrere Nutzungen
	Netzwerk zwischen sozialen Trägern
Sozialer Austausch	Diskussion anregen
	StadtRegal wird zum Treffpunkt/Veranstaltungsort
	StadtRegal als Begriff
Toleranz	Konfliktmanagement

Tabelle 3: Ziele und Erfolgskriterien des StadtRegals

Quelle: Eigene Darstellung

#### 4.1.2 Ortsbeschreibung – Österreichischer Platz

Der ÖP ist einerseits eine U-Bahn-Haltestelle, andererseits ein „Nicht-Ort“ (Kanne 2013) an der Bezirksgrenze zwischen Stuttgart Mitte und Stuttgart Süd. Eigentlich handelt es sich um einen Parkplatz über der B14 und unter der Paulinenbrücke. Im Jahre 2016 hat der Verein Stadtlücken<sup>15</sup> begonnen, mit einem Souvenirladen Andenken zu verschenken von einem Platz, der eigentlich – sowohl im Stadtbild, als auch in den Köpfen der Stuttgarter Bewohner\*innen – nicht vorhanden ist. Im Laufe der Zeit wurde dann ein Teil der Parkplatzfläche umgewidmet, sodass der Verein unterschiedliche Veranstaltungen kuratieren konnte (bspw. Sommerkino, Chorproben, einen Block zum Bouldern). Am ÖP wird gezeigt, was aus öffentlichen Plätzen werden kann, wenn Autos weichen.

Das StadtRegal wurde auf der Fläche, die Stadtlücken bespielt, aufgebaut. Neben dem StadtRegal befand sich ein kleiner Kiosk, welcher bei Veranstaltungen von Stadtlücken geöffnet wurde. Die Paulinenbrücke über dem Platz funktionierte als Dach des StadtRegals und bot Schutz vor Regen, zu viel Sonne und Wind.

#### 4.1.3 Vorgehen und Methoden

##### Feldbeobachtungen

Mit Hilfe des sozialwissenschaftlichen Methodenworkshops entwickelten Studierende aus dem „StadtRegal“-Projektteam einen Beobachtungsbogen, um Veränderungen rund um das und mit dem Stadtregal am ÖP systematisch zu dokumentieren. Im Gegensatz zu Alltagsbeobachtungen zeichnet sich die wissenschaftliche Beobachtung durch Zielgerichtetheit und methodische Kontrolle aus (vgl. Bortz/Döring 2006: 262). Sie wird systematisch geplant, durchgeführt und ist überprüfbar. Beobachtungsverfahren können standardisiert oder unstandardisiert durchgeführt werden. In diesem Fall erfolgte eine Kombination eines festen Beobachtungsrasters mit Raum für Kommentare sowie des Mappings. Es wurde die Nicht-teilnehmende Beobachtung als Form der Datenerhebung gewählt, um eine Beeinflussung des Geschehens durch die Beobachter\*innen selbst zu vermeiden (Reaktivität).

Orientiert haben sich die Studierenden an den stadtplanerischen Methoden nach Gehl/Svarre (2013). Besonders das Counting, Mapping und Tracing wurde bei den Beobachtungen verwendet (vgl. Gehl/Svarre 2013: 24).

<sup>15</sup> www.stadtluecken.de

Beobachtet wurde durch mehrere Beobachter\*innen an festgelegten verschiedenen Wochentagen an bis zu fünf Zeitpunkten vor und während des Experimentierzeitraums. Mit dem Beobachtungsbogen hielten die Studierenden folgende Informationen fest:

- Gezählt wurde, wie viele Personen sich am Platz aufhielten und welchem Alter bzw. welcher sozialen Gruppe sie möglicherweise zuzuordnen wären.
- Gezählt wurde, wie viele Passant\*innen den Platz direkt überquerten.
- Dokumentiert wurde, welche Aktionen am Platz stattfanden (Veranstaltungen, Bauaktionen) und wo sich Personen am Platz aufhielten.

### **Qualitative Inhaltsanalyse von Presseberichten**

Ausgewertet wurden insgesamt sieben Zeitungsartikel lokaler Zeitungen im Zeitraum von Juli 2019 bis Ende September 2019. Die ausgewerteten Artikel sind vom Aufbau und der Art sehr unterschiedlich. Manche geben eher wieder, was das StadtRegal bezweckt und wie es aufgebaut ist (vgl. Stadtkind 2019). Andere Artikel geben die Meinungen unterschiedlichster Akteur\*innen wieder und beschreiben dadurch den Diskurs um den ÖP und die Entwicklungen vor Ort (vgl. u. a. StgZ (b) 2019).

In die Auswertung wurden zusätzlich Artikel aufgenommen, die nicht direkt über das StadtRegal berichten oder dieses nennen, die aber die Problematik am ÖP im Zusammenhang mit Veranstaltungen des Vereins Stadtlücken anspricht. Die Artikel wurden nach dem Vorgehen des thematischen Codierens ausgewertet (vgl. Kuckartz 2007: 83ff.). Ausgehend von den Erfolgskriterien (siehe Kapitel 4.1.1) wurden Kategorien deduktiv gebildet, die schrittweise induktiv erweitert und ergänzt wurden. Der Codebaum mit der Anzahl der Codierungen befindet sich im Anhang.

Tabelle 4 zeigt, welche Artikel im Zusammenhang mit dem StadtRegal ausgewertet wurden und gibt einen groben Überblick über die Inhalte.

Datum	Zeitung & Autor*in	Titel & Inhalt
19.07.19	Stadtkind (Susanne Klöpfer)	<b>„StadtRegal: Das neue Projekt am Österreichischen Platz“</b> Einführung in die Idee des StadtRegals und welche Nutzungen möglich sind.
07.08.19	Kontext Wochenzeitung (Dietrich Heißenbüttel)	<b>„Möbel als Brücken“</b> Vorstellen der Idee des StadtRegals, Beschreibung der Geschehnisse während des Interviews, Entwicklungen am ÖP in Bezug auf die Drogen- und Obdachlosen-Szene sowie Stadtlücken.
12.08.19	Stuttgarter Zeitung (a) (Nina Ayerle)	<b>„Ein Möbel, das Menschen verbindet: Stadtlücken am Österreichischen Platz“</b> Erstes Fazit des StadtRegals von den Initiatoren und den Bezirksvorsteher*innen. Beschreibung der Idee und Bezugnahme auf den Experiment-Charakter.
04.09.19	Stuttgarter Zeitung (b) (Nina Ayerle)	<b>„Anwohner klagen über Lärm und Dreck: Österreichischer Platz in Stuttgart“</b> Artikel handelt allgemein von den Beschwerden von Anwohner*innen und der Belastung durch die Aktionen der Stadtlücken und des StadtRegals. Unterschiedliche Perspektiven (Anwohner*innen, Bezirksbeirat*innen, Stadtlücken e. V.) werden widerspiegelt und besprochen, wie es in Zukunft am ÖP weitergehen könnte.
11.09.19	Stuttgarter Zeitung (d) (Nina Ayerle)	<b>„Österreichischer Platz: Weiter Ärger um Paulinenbrücke“</b> Missstände von Lärm, fehlenden öffentlichen Toiletten, die Zunahme der Drogen- und Obdachlosenszene sowie ausbleibende Kommunikation in Bezug auf Anträge, „Gelber Karten“ an die Stadtverwaltung und Zuschriften werden bemängelt.
24.09.19	Stuttgarter Zeitung (c) (Nina Ayerle)	<b>„Wem gehört der Österreichische Platz?“</b> Artikel beschreibt Veränderungen unter der Paulinenbrücke durch Baumaßnahmen sowie die sozialen Probleme und lässt u. a. soziale Randgruppe, Anwohner*innen zu Wort kommen.
26.09.19	Manuskripte: Anstöße SWR1 BW/Morgengedanken SWR4 BW (Eva-Maria Kleisz)	<b>„Experiment“</b> Kurzer Bericht über das StadtRegal und (christlicher) Kommentar der Autorin.

Tabelle 4: Übersicht ausgewerteter Artikel mit Bezug auf das StadtRegal  
Quelle: Eigene Darstellung

### Qualitative Inhaltsanalyse von qualitativen Interviews

Insgesamt führten die Initiatoren drei qualitative Interviews mit Beteiligten des StadtRegals. Tabelle 5 führt auf, welche Interviews geführt wurden. Die Interviews wurden nach derselben Methodik ausgewertet wie die Zeitungsartikel, jedoch unabhängig voneinander. Der Codebaum ist ähnlich aufgebaut, da bei den Interviews ebenfalls zu Beginn auf die Erfolgskriterien zurückgegriffen wurde. Die Interviews wurden transkribiert und die Sprache mit der Transkription geglättet.

ID	Zugehörigkeit	Fragen	Interviewdauer
IP1	Substituierender/Nutzer des StadtRegals	Wie ist die Nutzung (Schlafplatz, Küche) des StadtRegals? Welche Unterschiede zu anderen sozialen Einrichtungen gibt es? Wen hat der Interviewpartner durch das StadtRegal kennengelernt?	11 Min 26 Sek
IP2	Kooperationspartner Betreuung	Wann und wie wurde vom StadtRegal gehört? Kam Interviewpartner schon früher ins Gespräch mit Leuten aus der Szene? Wie wird die Situation empfunden? Störend? Kann das StadtRegal dauerhaft geführt werden? Wie kann ein Platz Menschen am Rande der Gesellschaft mitintegrieren? Ist es Aufgabe der Kirche, sich mit Menschen am Rande der Gesellschaft auseinander zu setzen?	10 Min 17 Sek
IP3	Kooperationspartner Medizinische Versorgung	Seit wann ist die Person am Platz vor Ort? Welche Veränderungen gibt es durch das StadtRegal? Was bedeutet dies für die Arbeit des Interviewpartners? Gibt es die Gefahr der Gentrifizierung der Szene am Platz? Wen hat der Interviewpartner kennengelernt durch das StadtRegal? StadtRegal als dauerhafte Einrichtung am Platz und was dies für die Arbeit des Interviewpartners bedeuten würde? Musste Interviewpartner schon mal die Polizei rufen?	10 Min 51 Sek

*Tabelle 5: Interviewpartner\*innen im Überblick*

*Quelle: Eigene Darstellung*

## Qualitative Inhaltsanalyse von Social Media Beiträgen

Während und nachdem die Realexperimente abgeschlossen waren, wurde in den Social-Media-Kanälen (Facebook, Instagram) analysiert, wie viele und welche Kommentare geschrieben wurden. Dafür wurde auf den Accounts Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, StadtPalais Stuttgart, StadtRegal und Stadtlücken nach Aktivitäten gesucht. Das StadtRegal besaß einen Facebook und Instagram-Account. Anders als bei den Interviews und den Zeitungsartikeln, wurden ausschließlich die Kommentare ausgewertet. Die Einordnung erfolgte nach zwei Kategorien, die im Kapitel 4.1.4 genauer beschrieben werden.

## Weitere Arbeiten und Dokumentationen

### Abschlussarbeiten/Entwürfe

Um die Idee des StadtRegals wurden verschiedene Abschlussarbeiten von Studierenden aus unterschiedlichen Disziplinen der Stadtplanung/Architektur, der Sozialwissenschaften und des Kommunikationsdesigns durchgeführt. Insgesamt drei Arbeiten näherten sich der Idee des StadtRegals aus diversen Blickwinkeln und untersuchten die Vorgänge vor Ort.

### Weitere Dokumentationen

Neben der Datenerhebung für eine empirische Analyse wurde das StadtRegal noch folgendermaßen dokumentiert:

- Diskussions- und Reflexionsrunden am StadtRegal, um die Verstetigung zu klären.

- Zusätzlich haben die Initiatoren drei Tage 24 Stunden am ÖP verbracht und eine Fotodokumentation angefertigt.
- Die Fotodokumentation sowie weitere Interviews mit Expert\*innen waren Teil einer Ausstellung im Museum StadtPalais zum StadtRegal.

#### 4.1.4 Ergebnisse

In den folgenden Kapiteln werden die Ergebnisse aus den unterschiedlichen Erhebungen vorgestellt. Im Besonderen wurden damit die Fragen beantwortet, wer vor Ort war, was passiert ist, welche Angebote genutzt wurden und welche Diskussion sich um das StadtRegal entwickelt hat.

#### Wer ist vor Ort?

Im Beobachtungszeitraum fanden unterschiedliche Veranstaltungen in den verschiedensten Formaten statt: u. a.

Voranalyse	Experimentierzeitraum
Flohmarkt/Stadtlücken (18.05.19)	Brunch (13.07.19)
Bauen am Boulderwürfel (25.05.19)	Commons Kitchen (16.07.19)
	Theater Prekariat (20.07.19)

Tabelle 6: Veranstaltungen am StadtRegal während Beobachtungen

Quelle: Eigene Darstellung

	Voranalyse <sup>16</sup>	Experimentierzeitraum <sup>17</sup>	Gesamter Zeitraum
Beobachtete Personen insgesamt über alle Erhebungszeitpunkte (Wochentag und Uhrzeit) hinweg	274	379	653
Durchschnittliche Anzahl über alle Erhebungszeitpunkte (Wochentag und Uhrzeit) hinweg	16	27	21
Minimale/Maximale Anzahl	0/40	1/50	0/50
Altersverteilung			
0-4 Jahre	2 (0,7%)	6 (1,6%)	8 (1,2%)
5-14 Jahre	16 (5,8%)	9 (2,4%)	25 (3,8%)
15-24 Jahre	54 (19,7%)	68 (17,9%)	122 (18,7%)
25-64 Jahre	187 (68,3%)	281 (74,1%)	468 (71,7%)
65 Jahre und älter	15 (5,5%)	15 (4%)	30 (4,6%)

Tabelle 7: Anzahl Personen, die sich auf dem Platz aufhielten

Quelle: Eigene Darstellung

Über den gesamten Erhebungszeitraum (Voranalyse und Experimentierzeitraum) wurden insgesamt 653 Personen beobachtet. Im Experimentierzeitraum hielten sich durchschnittlich 27 Personen auf dem Platz auf – deutlich mehr als die durchschnittlich 16 Personen zuvor. Vor allem vormittags zwischen 8-9 Uhr und 9-10 Uhr während des Experiments war der Platz belebter als vorher (durchschnittlich 15 zu 22 Personen). Während und nach Veranstaltungen am Platz (z. B. Kochen von Commons Kitchen 16.07.19), wurden vergleichsweise viele Personen gezählt, jedoch gab es zu wei-

<sup>16</sup> Erhebungszeitraum 23.04.19 bis 25.05.19

<sup>17</sup> Erhebungszeitraum 13.07.19 bis 20.07.19

teren Zeitpunkten ohne Veranstaltungen ein ähnlich hohes Aufkommen. Zwei Drittel der beobachteten Personen gehören der Altersgruppe der 25-64-jährigen an. Vereinzelt hielten sich auch Ältere und Kinder am Platz auf. Die beobachteten Personen(gruppen) sind bunt gemischt, darunter: Personen die sich unterhalten, zusammensitzen/stehten, Alkohol trinken, Tourist\*innen, Sportler\*innen, Studierende, Engagierte vom Verein Stadtlücken, Obdachlose, vermutlich Arbeitslose und Sozialarbeiter\*innen.

	Voranalyse	Experimentierzeitraum	gesamter Zeitraum
Beobachtete Personen insgesamt über alle Erhebungszeitpunkte (Wochentag und Uhrzeit) hinweg	373	113	486
Durchschnittliche Anzahl über alle Erhebungszeitpunkte (Wochentag und Uhrzeit) hinweg	21,9	8,7	16,2
<b>Minimale/Maximale Anzahl</b>	<b>7/38</b>	<b>0/24</b>	<b>0/38</b>

Tabelle 8: Anzahl Personen, die den Platz passierten  
Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 8 zeigt die Anzahl der gezählten Personen, die den ÖP überquert haben. Über den gesamten Erhebungszeitraum wurden insgesamt 486 Passant\*innen gezählt. Überwiegend handelte es sich dabei um Fußgänger\*innen, Fahrradfahrer\*innen wurden weniger gezählt.

Auffällig ist, dass im Experimentierzeitraum eine deutlich geringere Anzahl an Passant\*innen den Platz überquerten. Eine mögliche Erklärung hierfür mag sein, dass sich im Beobachtungszeitraum, als das StadtRegal stand, mehr Personen auf dem ÖP aufgehalten haben. Dazu können Personen gehören, die am Boulderblock gearbeitet haben und/oder mehr Personen aus der „Szene“. Dadurch wirkte die Gruppe (unbeabsichtigt) für Außenstehende womöglich als geschlossene Gruppe und Passant\*innen wollten hier nicht „stören“. Dadurch ist es wahrscheinlich, dass sie den Weg außen rum gewählt hatten.

Neben den Zählungen haben die Studierenden zusätzlich festgehalten, wie Personen die Fläche von Stadtlücken am ÖP überqueren und wo sich Gruppen auf der Fläche abbilden.

Dadurch können die Vermutungen der Zählungen etwas bestätigt werden, da sich die **Wege** im Experimentierzeitraum verändert haben.

Grundsätzlich lassen sich bei der Voranalyse bestimmte Achsen hervorheben, die die Personen verwendeten. Diese verliefen einmal über den gesamten Platz, parallel zu dieser Achse, dieselbe Linie auf dem Bürgersteig sowie quer dazu auf dem Bürgersteig (entlang der Tübinger Straße) und einmal quer über den Platz. Gruppen bildeten sich in der Voranalyse weniger in der Mitte der Fläche, sondern mehr an den Rändern des Platzes. Der Boulder-Würfel stand noch nicht, die Bauphase hatte allerdings begonnen, weshalb sich einige Personen vermehrt in diesem Bereich aufhielten.

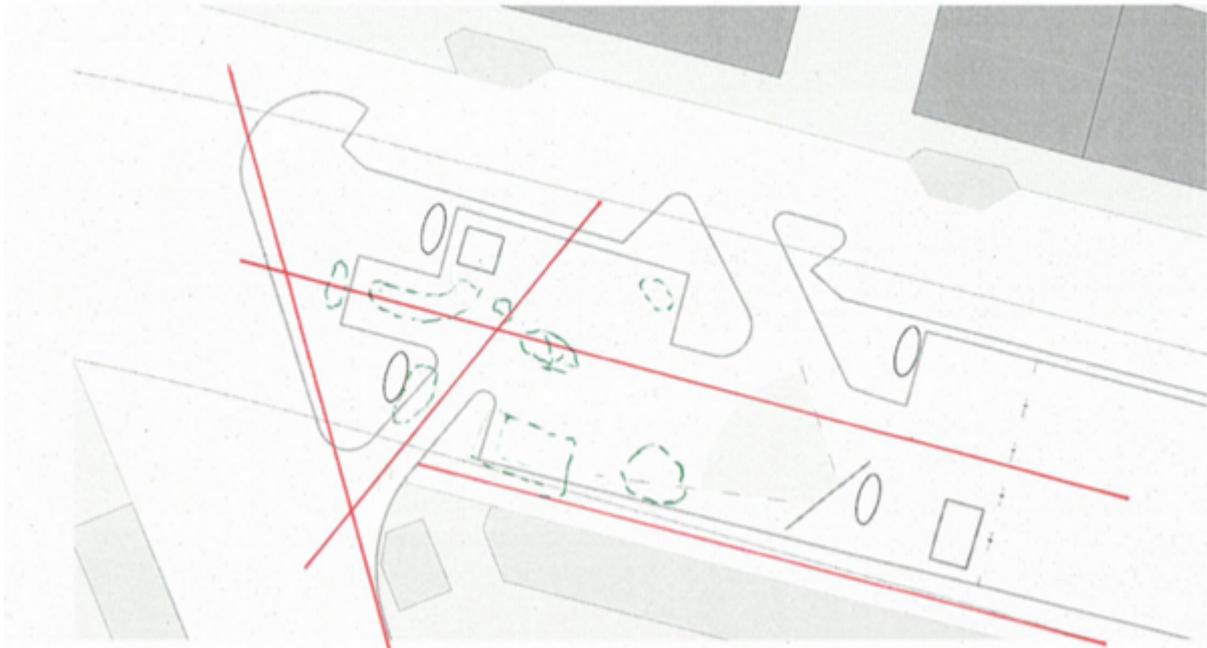


Abbildung 9: Tracing und Mapping (Voranalyse)  
Quelle: Eigene Darstellung

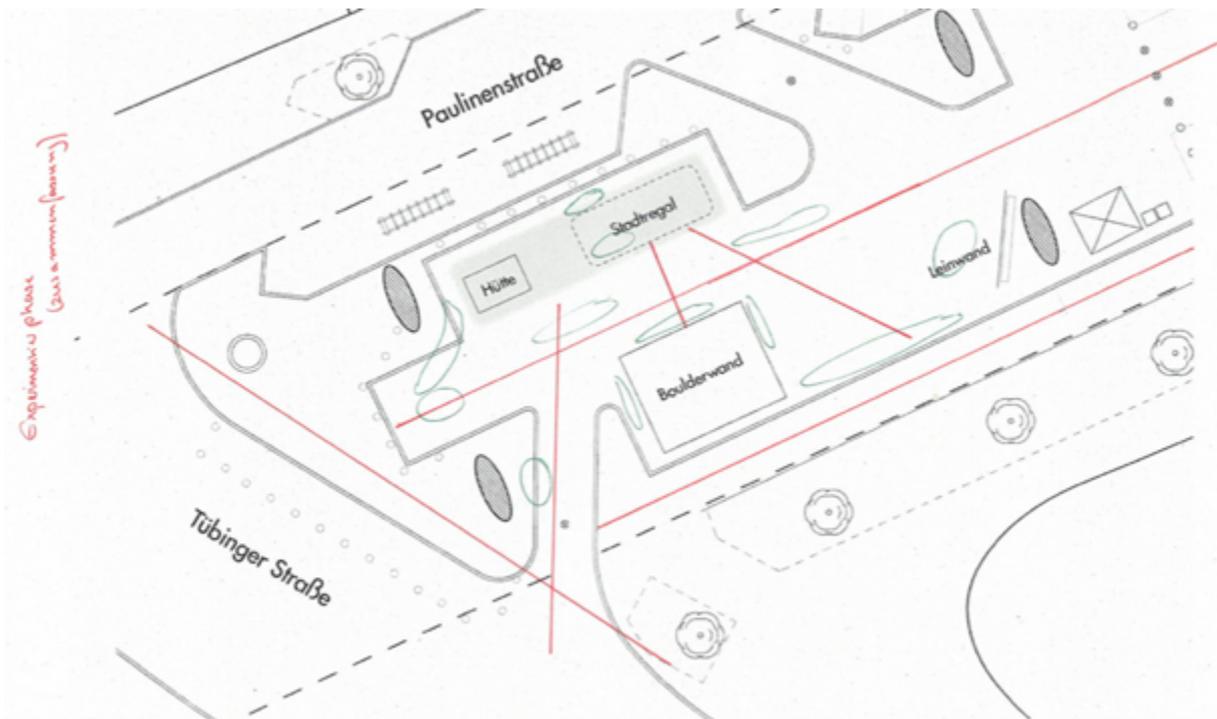


Abbildung 10: Tracing und Mapping (Experimentierphase)  
Quelle: Eigene Darstellung

Anmerkungen: Die grünen Striche markieren Orte für Gruppenbildungen. Die roten Striche sind abstrahierte Achsen, wie die Personen den Platz überqueren.

Während der Experimentierphase blieben die eben beschriebenen „Hauptachsen“ weiterhin erhalten, wurden allerdings durch neue kürzere Wege, besonders in der Mitte der Fläche (zwischen StadtRegal und Boulderwand/Sitzgelegenheiten auf Baumstamm) ergänzt. Durch die Gelegenheiten am StadtRegal (diverse Veranstaltungen wie Kaffee, Commons Kitchen etc.) bildeten sich auch nun vermehrt Gruppen in der Mitte der Flächen.

Die Boulderwand war neben dem StadtRegal eine weitere Sitzgelegenheit, die vermehrt durch Gruppen genutzt wurde. Dadurch erhärtet sich die Vermutung, dass in

der Experimentierphase für Außenstehende wahrscheinlich der Weg um den Platz herum einfacher erschien, als den Platz direkt zu überqueren.

### Was passiert? Welche Angebote werden genutzt?

Folgende Nutzungen werden am StadtRegal angenommen:

- Küche, Fairteiler und Schlafgelegenheit wird an allen Beobachtungstagen genutzt. Cornelia Krieger von St. Maria ist fast täglich vor Ort und betreut vormittags die Küchennutzung. Die Liste, wo sich Interessierte für eine Übernachtung in der Notunterkunft eintragen konnten, bestätigt, dass diese regelmäßig genutzt wurde.
- Das MedMobil ist an einem Beobachtungstag und insgesamt fünfmal im Laufe des Realexperiments vor Ort. Der Erste-Hilfe-Schrank wurde von MedMobil regelmäßig neu befüllt.
- Das Lastenrad wird zu keinem Beobachtungszeitpunkt ausgeliehen. Gegen Ende des Realexperiments wurde es viermal ausgeliehen.
- Sitzgelegenheiten werden - sofern vorhanden - immer genutzt.
- Regelmäßig kontrolliert die Polizei, teils gibt es lautstarke Konflikte.
- Die Küche wird aufgeräumt und geputzt, der Platz gefegt, der Fairteiler kontrolliert und der Schlafplatz in Ordnung gehalten; bemängelt wird, dass die Mülltonnen überfüllt sind.
- Einige Passant\*innen schauen interessiert. Sehr wenige sprechen die Anwesenden an und fragen nach dem StadtRegal.



Abbildung 11: Eigeninitiatives Handeln der Nutzer\*innen des StadtRegals

Quelle: Seminararbeit im Rahmen des Realexperiments von Sandra Schlegel

Die Feldbeobachtungen belegen den Eindruck, dass der Platz während der Bereitstellung des StadtRegals stärker frequentiert war als zuvor. Bis zu 50 Personen hielten sich zeitgleich dort auf. Die Angebote des Stadtregals wurden angenommen. Die verschiedenen Nutzungen, Schlafen, (Kaffee) Kochen, Unterhalten, Treffen, Trinken, etc. waren oft zeitgleich beobachtbar.

## Das StadtRegal aus unterschiedlichen Perspektiven – eine qualitative Inhaltsanalyse von Zeitungsartikeln

Im Folgenden werden die Ergebnisse der qualitativen Inhaltsanalyse der veröffentlichten Zeitungsartikel dargestellt. Die Kategorien entstanden aus den Erfolgskriterien und wurden dann bei der Analyse erweitert. Dieses und das nächste Kapitel zeigen die Ergebnisse, die über die Erfolgskriterien hinaus kodiert wurden. Der Abschnitt „Das StadtRegal zum Erfolg führen“ ist die Zusammenfassung der Zeitungsartikel und der qualitativen Interviews.

### 1. Zustand des ÖP

Einige Zeitungsartikel nehmen eine Beschreibung des ÖP mit auf. Dazu gehört auch, wie sich der Platz städteplanerisch verändert hat.

Wenn der ÖP unter der Paulinenbrücke beschrieben wird, zeigt sich in manchen Artikeln, wie komplex sich der Platz gestaltet. Zum einen gibt es die Verbindung zwischen dem Bezirk Stuttgart Süd und Mitte (vgl. StZg (c) 2019). Zum anderen war der Platz lange Zeit nur ein Parkplatz mit einer Szene aus Obdachlosen und Drogenabhängigen. Unterschiedliche Maßnahmen versuchten dem Ort ein besseres Image zu geben (Abriss der Shell-Tankstelle, Bau des Caleidos und Gerbers) (vgl. StZg (c) 2019). Es ist also ein Ort, der schnell als „Brennpunkt“ und „Schandfleck“ (Manuskripte 2019, StZg (c) 2019), „sozialer Schmelztiegel“ (Kontext 2019) beschrieben und mit Konflikten verbunden wird (vgl. Manuskripte 2019; Kontext 2019).

Zudem wird deutlich beschrieben, was sich in den letzten anderthalb Jahren am ÖP getan hat. Durch Stadtlücken e. V. wurde der Ort neu belebt und mit den unterschiedlichsten Veranstaltungen bespielt (vgl. Kontext 2019; StZg (a) 2019). Gleichzeitig wird auch die neue Situation durch das StadtRegal beschrieben. Wie sich diese verändert hat, wird aus unterschiedlichen Perspektiven beschrieben. Dazu nimmt der Abschnitt „Akteur\*innen“ und die Tabelle 9 eine genauere Einordnung vor.

### 2. Die Idee des StadtRegals:

Um die Idee des StadtRegals zu vermitteln, wird einerseits aufgezählt, was das Regal vor Ort an Komponenten enthält (Küche, Fairteiler mit geretteten Lebensmitteln, Mobilitätsstation mit Lastenrad, Schlafplatz, Erste-Hilfe-Schrank).

Neben der bloßen Aufzählung der Nutzungen, wird in den Artikeln von den Initiatoren beschrieben, wozu das StadtRegal dient. Vorrangig wird dabei die Idee vermittelt, dass das StadtRegal unterschiedliche soziale Gruppen und Schichten zusammen bringen soll (vgl. Manuskripte 2019, Stadtkind 2019, StZg (a) 2019; StZg (b) 2019; Kontext 2019). Teilweise wird noch der Hintergrund hinzugefügt, dass der Gedanke aus der Mobilitätswende stammt und es um eine demokratische Vorgehensweise für die Neuaufteilung der Flächen geht (vgl. Stadtkind 2019).

Durch das StadtRegal wird der Platz unter der Paulinenbrücke zu einem offenen Ort (vgl. Manuskripte 2019). Es geht um Austausch und darum, miteinander respektvoll in Kontakt zu kommen (vgl. StZg (a) 2019). Deutlich wird dies zum Beispiel mit Zitaten wie *„Menschen am Rande ihr Recht auf Stadt zu geben“* (StZg (a) 2019).

Dabei finden sich für das StadtRegal in den Artikeln viele unterschiedliche Begriffe. Das StadtRegal wird beschrieben, als:

- „Experiment“ (StZg (a) 2019; StZg (b) 2019; Stadtkind 2019)
- „öffentliches Tauschregal“ (StZg (a) 2019)
- „Holzverschlag“ (StZg (b) 2019)

- „Stadtmöbel“ (Kontext 2019)
- „multifunktionales Möbel“ (Kontext 2019)

Die Idee von Stadtlücken e. V., die Fragen „Was passiert hier?“ und „Wem gehört die Stadt?“ offen an die Stadtgesellschaft zu stellen, wird ebenso als Vorgehensweise für das StadtRegal gesehen. In manchen Zeitungsartikeln wird die Idee des StadtRegals nun nochmal als eine radikalere kommuniziert (vgl. StZg (a) 2019; Kontext 2019).

### **3. Akteur\*innen**

In den Artikeln kommen viele unterschiedliche Akteur\*innen mit diversen Ansichten zu Wort. Insgesamt können vier Obergruppen verzeichnet werden. Dazu gehören die Wissenschaft, Politik und Stadtverwaltung, Zivilgesellschaft und Betroffene. Jede Obergruppe gliedert sich nochmals in Unterkategorien, damit die unterschiedlichen Perspektiven und Ansichten bezüglich des StadtRegals differenziert wiedergegeben werden können (siehe dazu Tabelle 9).

Die Tabelle zeigt einerseits stellvertretende Zitate für die jeweilige Akteursgruppe, die die Sichtweisen nochmal prägnant wiedergeben sollen. Andererseits sind in der Tabelle für jede Akteursgruppe die Argumente aufgeführt, welche angebracht werden und manche Akteur\*innen ziehen ein (persönliches) Fazit, welches die Tabelle ebenfalls wiedergibt.

Akteursfelder	Akteur*innen	Perspektive Argumente & Aspekte	Fazit	Zitate
Wissenschaft	Universität Stuttgart	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realexperiment findet im Rahmen des RNM statt und versucht, bestimmte Fragen zu beantworten (vgl. Kontext 2019).</li> <li>- Idee entstand im Rahmen eines Seminars an der Universität (vgl. StZg (a) 2019).</li> <li>- Beobachtungen wurden von Studierenden durchgeführt (vgl. Kontext 2019).</li> </ul>		„Ist ein solches Stadttregal in der Lage, unterschiedliche soziale Gruppen an einem Ort zusammenzubringen?“ (Kontext 2019)
	Initiator*innen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Initiatoren erklären die Idee und das Konzept des StadtRegals (vgl. Stadtkind 2019; StZg (a) 2019).</li> <li>- Initiator*innen wird zugeschrieben, die Idee von Stadtlücken (Wem gehört die Stadt?) nochmal radikalisiert zu haben (vgl. Kontext 2019)</li> </ul>	„Realexperiment verlief nicht ohne Reibung“ (StZg (a) 2019)	<p>„[...] unterschiedliche Menschen aufeinandertreffen, aber doch irgendwie aneinander vorbeilaufen [...]“ (Stadtkind 2019)</p> <p>„Für die Studenten war klar: Menschen, die am Rande der Gesellschaft leben oder obdachlos sind, haben auch ein Recht auf Stadt.“ (StZg (a) 2019)</p>
Betroffene	Obdachlosen- und Drogenszene am ÖP	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beklagen die wachsende Gentrifizierung am Gerber und an der Tübinger Straße entlang (vgl. StZg (a) 2019)</li> <li>- Frage wird aufgeworfen, wo die Gruppe hinkann, wenn Baustelle für die Treppe beendet ist (vgl. StZg (c) 2019).</li> <li>- Aussage, dass es weniger Konflikte gäbe, wenn mit Szene direkt gesprochen würde (vgl. StZg (c) 2019).</li> </ul>		
	Anwohner*innen/ Ladenbesitzer*innen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diverse Auseinandersetzung in der Zeitung mit den unterschiedlichen Ansichten der Anwohner*innen vor Ort.</li> <li>- Altruismus → Hilfe durch Essensspenden von Bar vor Ort (vgl. Stadtkind 2019)</li> <li>- Ambivalenz bei manchen Anwohner*innen: Einerseits Verständnis und Unterstützung der Szene. Andererseits Belastung durch Lärm, Wildpinkler (vgl. StZg (c) 2019).</li> </ul>	<p>Bei Anwohner*innen die zu Wort kommen, besteht Verständnis, aber Belastung ist dennoch vorhanden (vgl. StZg (b) 2019).</p> <p>Gefühl mancher Anwohner*innen, die Situation sei eskaliert (vgl. StZg (b) 2019).</p>	<p>„Es gibt Menschen, die es [Essensspende] einfach mehr gebrauchen können.“ (Koch der benachbarten Mozzarella-Bar) (Stadtkind 2019).</p> <p>„Es ist so laut, so nah. Ich fühle mich total bedrängt.“ (StZg (c) 2019)</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beobachtung der Anwohner*innen vom Zuwachs der Drogen- und Obdachlosenszene (vgl. StZg (b) 2019).</li> <li>- Hoffnung zu Beginn des Projektes von Stadtlücken e. V. auf eine Aufwertung des Platzes → Allerdings überwiegt nun die Lärmbelästigung durch Veranstaltungen nach 22 Uhr &amp; fehlender öffentlicher Toiletten (vgl. StZg (b) 2019)</li> <li>- Beobachtung, dass durch Baumaßnahmen die Szene unter die Paulinenbrücke „gewandert“ ist. → Aufeinandertreffen unterschiedlicher Gruppen in der Stadt sei normal, allerdings wollen manche Anwohner*innen ihre Ruhe (vgl. StZg (b) 2019).</li> <li>- Besonders große Events belasten Nachbarschaft durch Lärm und Wildpinkler und auf Kontaktaufnahmen reagiere Stadtlücken nicht (vgl. StZg (b) 2019).</li> </ul>		„Durch die neue Treppe hat sich alles unter die Brücke verlagert.“ (StZg (b) 2019).
	St. Maria	<p>Caritas, Release, Commons Kitchen trafen sich mit Vertretern der Stadt Stuttgart (vgl. Kontext 2019).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vertreter drückt Gefühl aus, dass Szene eher verdrängt werden sollte (vgl. StZg (c) 2019).</li> <li>- Szene ist seit Jahrzehnten an der „Paule“ und Aufruf dazu, dass man aktiv werden müsse, wenn arme Menschen vertrieben würden (vgl. StZg (c) 2019).</li> <li>- Um das StadtRegal entwickeln sich Geschichten durch das Zusammentreffen von Menschen (vgl. StZg (c) 2019).</li> </ul>	Sieht StadtRegal sehr positiv, um aus der „Blase“ herauszukommen (vgl. StZg (c) 2019).	
	Verein Release	Verein kümmert sich um Drogenabhängige vor Ort (vgl. Kontext 2019).		
Zivilgesellschaftliche Akteur*innen	Stadtlücken	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beschreibung der Aktivitäten von Stadtlücken e. V. vor Ort (vgl. StZg (c) 2019; (d) 2019). Dadurch ist es sehr belebt (vor allem abends) unter der Paulinenbrücke.</li> <li>- Äußerungen zur Szene: Konflikt, dass einerseits ein Gefühl des Unwohlseins vorhanden ist, andererseits wollen sie niemanden wegschicken (vgl. StZg (b) 2019)</li> </ul>	Vorschlag des kooperativen Stadtraumes dafür, wie es mit dem ÖP weitergeht (vgl. StZg (b) 2019)	„Wem gehört die Stadt?“ (StZg (a) 2019)
	Commons Kitchen MedMobil	<p>Commons Kitchen kocht für alle (vgl. Kontext 2019).</p> <p>Unterstützung durch saubere Spritzen, medizinischem Rat und Gespräche (vgl. StZg (c) 2019)</p>	Aus Sicht der Sozialarbeiterin, Medizinerin und Krankenschwester keine Vergrößerung der Gruppe durch	„Es brauche eben auch Räume für Menschen, die kein Geld haben [...]“ (StZg (c) 2019).

Politik und Stadtverwaltung	Gemeinderat (allgemein)	Stadträt*innen sind stolz, nachdem Stadtlücken e. V. Preis gewonnen hat; ÖP als Vorzeigeprojekt (vgl. Kontext 2019)	StadtRegal (vgl. StZg (c) 2019). Linke, SÖS, Piraten, Tierschutzpartei sind entschlossen gegen Verdrängungstendenzen vorzugehen (vgl. StZg (b) 2019).	
	Stadträtin Linke	Hinweis auf Berührungängste und dass am ÖP Armut ein Gesicht bekommt, was einigen nicht gefällt (vgl. StZg (c) 2019)	Forderung einer kostenlosen Toilette (vgl. StZg (c) 2019)	„Das hat alles mit Konsum zu tun.“ Es brauche aber auch Räume für Menschen, die kein Geld haben [...]“ (StZg (c) 2019)
	Freie Wähler	Verweis auf Antrag „Urbanes Leben versus Nachtruhe“ Stellung für Beschwerden der Anwohner*innen zu beziehen (vgl. StZg (d) 2019).	Repräsentant hat den Eindruck, dass sich niemand zuständig fühle (vgl. StZg (d) 2019)	
	Bezirksbeirat Süd	Bezirksvorsteher beantwortet die Frage „Wem gehört die Stadt?“ aus seiner Sicht: Allen!		„Aber es darf nicht in die eine noch in die andere Richtung kippen“ (StZg (a) 2019).
	Bezirksbeirat Mitte	Bezirksbeirätin Mitte verteidigt Stadtlücken e. V. und sieht die Schuld der Verlagerung der Szene nicht bei Stadtlücken; sieht jedoch auch die Belastung für die Anwohner*innen und Stadtlücken e. V. (vgl. StZg (b) 2019).	Schlussfolgernd nimmt sich die Bezirksbeirätin als Aufgabe, mit den Menschen vor Ort zu reden (vgl. StZg (b) 2019).	„Verboten sei das nicht, aber sie verstehe die Belastung für die Anwohner“ (StZg (b) 2019).
	Stadt Stuttgart	Überlegungen das Projekt weiterzuentwickeln, gemeinsam mit den zivilgesellschaftlichen Akteur*innen des Realexperiments (vgl. StZg (a) 2019; Kontext 2019)		

Tabelle 9: Übersicht über Akteure und Perspektiven in Zeitungsartikeln  
Quelle: Eigene Darstellung

#### 4. Fazit aus den Zeitungsartikeln zum StadtRegal:

Aus der Aufführung welche Akteur\*innen zu Wort kamen, zeigt sich, dass vor allem bei den Anwohner\*innen das Projekt ambivalent aufgenommen wird. Denn einerseits wird für das urbane Leben als auch für die Szene Verständnis gezeigt (vgl. StZg (b) 2019). Auf der anderen Seite ist die Belastung mancher Anwohner\*innen durch die Veranstaltungen von Stadtlücken e. V. durch Lärm und Wildpinkler sehr hoch (vgl. StZg (b) 2019). Manche Anwohner\*innen belegen dies zusätzlich indem sie sagen, dass die Szene stark zugenommen habe und der Lärm dadurch auch tagsüber vorhanden war. Die Bezirksräte nehmen in der Diskussion eine vermittelnde Rolle ein zwischen den Anwohner\*innen, Stadtlücken e. V. und der Szene. Die Perspektive der Wissenschaft dient dazu, das Geschehen als Realexperiment einzuordnen, womit das StadtRegal ein Teil des Reallabors und der Universität Stuttgart ist. Die Initiatoren vermitteln weitgehend ihre Ideen und teilweise auch erste Ergebnisse durch ihre Erfahrungen.

#### Qualitative Interviews

Ausgangspunkt für die Kodierungen waren, wie bei den Zeitungsartikeln, die Erfolgskriterien. Diese wurden erweitert zu vier Oberkategorien:<sup>18</sup>

1. (Wahrgenommene) Veränderungen durch das StadtRegal auf räumlicher Ebene
2. (Wahrgenommene) Veränderungen durch das StadtRegal auf der Individual-ebene
3. Gelingensbedingungen für das StadtRegal
4. Relevanz des StadtRegals

##### 1. (Wahrgenommene) Veränderungen durch das StadtRegal auf räumlicher Ebene

Diese Aussagen beruhen vor allem auf Beobachtungen der Interviewpartner\*innen, wie sich die Umgebung unter der Paulinenbrücke durch das StadtRegal verändert hat. So bemerkt zum Beispiel ein Interviewpartner, dass „[...] *das ganz anders aufgenommen wird und das Eck hier endlich mal ordentlich gemacht*“ (IP1: §63) wird. Dazu gehört auch, dass eine andere **Stimmung** auf dem Platz wahrgenommen wird. Laut des Kooperationspartners sei diese weniger aggressiv (vgl. IP3: §21). Auf der anderen Seite wird von der anderen interviewten Person angesprochen, dass sich Geschäfte am Platz doch gestört fühlen könnten (vgl. IP 2: §13).

Die Interviewpartner\*innen scheinen zu bestätigen, dass sich am Platz mehr Personen aufhalten und dass sich die Leute länger am Platz aufhalten (**Anzahl und Verweildauer**). Wobei es sich bei diesen Aussagen nicht unbedingt um die Leute der Szene handelt, sondern auch um Personen, die bei den Aktionen mitmachen (z. B. Commons Kitchen) (vgl. IP 2: §3; IP3: §5, 13) oder **Personen**, die Bekannte von den Studierenden und Initiatoren sind (vgl. IP3: §5, 7). Ein Interviewpartner merkt dabei auch an, dass sich am Platz ebenfalls der Aufenthalt der Personengruppen verschoben hat. So bleiben nun die Leute aus der Szene bis in den Nachmittag da und mischen sich dann nachmittags mit anderen Leuten, die z. B. Tischtennis spielen (vgl. IP3: §11). Die Interviews zeigen auch, dass sich durch das StadtRegal Leute kennengelernt haben, sei es die Initiatoren oder die Szene mit anderen Personen (vgl. IP1: §70f.; IP2: §19).

---

<sup>18</sup> Der gesamte Codebaum befindet sich im Anhang.

## 2. Veränderungen durch das StadtRegal auf der Individualebene

Für Personen, die auf der Straße nächtigen müssen, bietet das StadtRegal Schutz durch die Bauweise und wie der Schlafplatz in das Möbel integriert wurde (vgl. IP1: §3, 21) (**Sicherheit**). Gleichzeitig schafft die Bauweise für Menschen auf der Straße **Lebensqualität**, denn „*gerade für Leute, die auf der Straße wohnen, ist das Gold wert.*“ (IP1: §5) und gibt die Möglichkeit, wenn man z. B. nachts nicht mehr nach Hause kommt, zu übernachten (vgl. IP1: §19). Diese Lebensqualität drückt sich auch darin aus, dass nicht kontrolliert wird, wer alles übernachtet im Gegensatz zu anderen Einrichtungen, in denen Obdachlose sonst nächtigen (IP1: §25).

Zudem generiert das StadtRegal aus Sicht der Interviewpartner einen **Perspektivwechsel** (vgl. IP3: §15, 21, IP2: §5). Besonders deutlich wird dies mit der Haltung einer Person, die das Konfliktverhalten beschreibt. „*Also, die haben eine ganz andere Vorgehensweise, wie jetzt ich einen Konflikt lösen würde. Aber ich denke, total super. Und ich merke auch, es hätte gar keinen Zweck dazwischen zu gehen. Weil man weiß zu wenig, was jetzt war. Aber untereinander bekommen sie es dann doch schon wieder gelöst.*“ (IP2: §17). Ein Interviewpartner aus der Szene beschreibt eine andere Stimmung am ÖP wie folgt: „*ich setz mich manchmal hin mit einer Kippe und guck mir die Leute an und wenn die vorbeilaufen, dann schauen die jetzt ganz anders hin. So habe ich das Gefühl. Es ist mehr Interesse da. Es kommen auch ab und zu einfach Leute her[.]*“ (IP1: §61, 74).

Durch die Initiative des StadtRegals führt ein solcher Perspektivwechsel bei manchen dazu, dass **Berührungspunkte** abgebaut werden und sich ein Selbstverständnis entwickelt, einfach unter die Brücke zu gehen und die Leute aus der Szene zu besuchen bzw. sich dort aufzuhalten, denn „*das ist nicht gefährlicher als sonst in der Stadt. Ich weiß nicht, wo was passiert.*“ (IP2: §11, 21).

Zusätzlich erfahren manche aus der Randgruppe, dass sie angenommen werden und ihre Arbeit eine **Selbstwirksamkeit** entfaltet (vgl. IP1: §47). Gleichzeitig zeigt sich hier auch eine **Eigeninitiative**, wenn Leute aus der Szene auf Betreuer\*innen zugehen, Aufgaben übernehmen und eigene Ideen einbringen, wie zum Beispiel die Initiierung einer Kaffee-Kasse (vgl. IP1: §41ff.).

Was sich durch die Arbeit der Initiatoren entwickelt, ist eine große **Dankbarkeit** für den Schlafplatz, für die Flexibilität („*Du kannst kommen und gehen, wann Du möchtest*“ (IP1: §67)) und für den neu gewonnenen Anlaufpunkt (IP1: §9, 67, 74). Dies geht so weit, dass das Projekt vor Anderen enorm verteidigt wird, falls Kritik entstehen sollte (vgl. IP1: §61).

Zusätzlich sprechen zwei Interviewpartner das Thema **Gentrifizierung** an und dass es durch das StadtRegal schwieriger geworden sei, die Randgruppe durch städtebauliche Maßnahmen zu vertreiben (IP3: §9, 11, 13; IP2: 17).

## 3. Gelingensbedingungen für das StadtRegal

Der Interviewpartner aus der Szene äußerte Sorgen, dass es bei einer Verstetigung, je nach Standort (z. B. Vorraum in der Kirche St. Maria), zu Vandalismus kommen könnte, da das StadtRegal nicht geschätzt würde von bestimmten Personen (vgl. IP 1: §37). Eine gewisse Öffentlichkeit des StadtRegals ist also erforderlich, damit die Leute den Wert des StadtRegals schätzen.

## 4. Relevanz des StadtRegals

Eine Interviewpartnerin beschreibt, warum es ihr wichtig ist, dass sie sich beim StadtRegal mit den Menschen unterhält und dabei ist. Dabei werden persönliche Erlebnisse – auch aus anderen Aktionen – genannt, die von **Nächstenliebe** handeln. Dass auf Menschen am „*Rande der Gesellschaft*“ (IP 2: §25) zugegangen werden soll. Dabei ist auch ein Vorbildcharakter eines Ordensgründers vorhanden und die

Faszination dabei, wenn Menschen unterschiedlichster sozialer Herkunft nebeneinandersitzen und z. B. gemeinsam miteinander essen (vgl. IP 2: §11; 25).

### Das StadtRegal zum Erfolg führen – Ergebnisse zu den Erfolgskriterien aus den Zeitungsartikeln und den qualitativen Interviews

Sowohl in den Zeitungsartikeln als auch den qualitativen Interviews finden sich Anhaltspunkte, die Erfolgskriterien zu beantworten. Um systematisch die Ergebnisse zu zeigen, werden die Antworten in Tabelle 10 nach Erfolgskriterium und Medium (Interview und Zeitungsartikel) aufgeführt.

Kategorie	Zeitungsartikel	Interviews
Selbsterhaltung und Organisation	<p>Beschreibung in der Zeitung, dass Personen aus sozialer Randgruppe auf Initiatoren zu kamen und helfen wollten. Diese machten für Organisation des StadtRegals und deren Abläufe eigene Vorschläge (bspw. Kaffee-Kasse) und räumten auch am ehesten den Platz auf (vgl. Kontext 2019).</p> <p>Dennoch waren zeitweise Eingriffe der Initiatoren notwendig, sodass z. B. Listen aufgehängt wurden, damit sich die Leute für Schlafplatz und Küche eintragen konnten (vgl. Kontext 2019).</p>	<p>Interviewpartner aus der Szene bestätigt im Interview, dass für Kaffee-Kasse Initiative von ihm ausging sowie, dass Liste von Initiatoren aufgehängt wurde (vgl. IP1: §16f.).</p>
Aktive Nutzung	<p>Es wird beschrieben, wie das StadtRegal sofort aktiv genutzt wurde (vgl. StZg (a) 2019; Kontext 2019).</p> <p>Im Vordergrund steht vor allem die Küche (vgl. Manuskripte, StadtKind, Kontext). Dazu gehört, dass zu unterschiedlichen Anlässen (Commons Kitchen, Geburtstagsfeiern oder spontane Aktionen) gekocht wurde und besonders hervorgehoben wird, dass für <b>Alle</b> gekocht wurde (vgl. Kontext 2019; Manuskripte 2019).</p> <p>Darauf folgten der Schlafplatz und der Medizinschrank als aktive Nutzung (vgl. Kontext 2019).</p> <p>Ebenso wurde festgehalten, dass am StadtRegal selbst nichts vorsätzlich zerstört wurde (vgl. Manuskripte 2019).</p>	<p>Qualitatives Interview mit Szene-Mitglied bestätigt die aktive Nutzung des Schlafplatzes sowie der Küche (vgl. IP1: §15).</p>
Sozialer Austausch	<p>Menschen können sich besser kennenlernen, es bestehen Berührungsängste (vgl. Manuskripte 2019; StZg (c) 2019). Studierende, Mitarbeiter*innen aus nahegelegener Bar und Szene kommen sich näher und kochen gemeinsam spontan (vgl. StadtKind 2019).</p> <p>Nach dem Ende des StadtRegals beschreiben die Initiatoren es eher als Ko-Existenz, denn als Mischung (vgl. StZg (a) 2019; Kontext 2019) und die Küche sei noch am ehesten für die Mischung verantwortlich.</p> <p>In Bezug auf den sozialen Austausch wird auch die Frage aufgeworfen, wie viel soziale Durchmischung eine Stadtgesellschaft aushält und dass die Meinungen über das StadtRegal auseinander gehen (vgl. Kontext 2019; StZg (b) 2019).</p>	<p>In den Interviews wird der gesellschaftliche Austausch zum Thema Obdachlosigkeit, Drogenkonsum angesprochen und eine Sensibilisierung der „<i>Menschen für die Menschen</i>“ (IP2: §19, vgl. IP3: §9). Gleichzeitig findet der Austausch auch zwischen unterschiedlichen (zivilgesellschaftlichen) Akteur*innen statt (vgl. IP3: §13). Die Interviewpartner*innen beschreiben, dass durch den Kontakt zwischen den betreuenden Personen und der Szene Vertrauen aufgebaut wird und der Platz ein Anlaufpunkt wird, zu dem die Szene gerne hingehet, da „[...] sie hinkommen können und auch angenommen werden von den Menschen.“ (IP1: §67).</p>

Synergien	In dem Artikel von Stadtkind wird beschrieben, welche Synergien sich aus den unterschiedlichen Komponenten ergeben sollten. Allerdings handelt es sich hier mehr um die Beschreibung dessen und nicht um die tatsächliche Umsetzung während das StadtRegal stand (vgl. Stadtkind 2019).	k. A.
Konflikt(ma- nagement)	In manchen Artikeln wird nicht angesprochen, dass es zu Konflikten kommt am ÖP (vgl. Manuskripte 2019; StZg (d) 2019). Konflikte sind offen sichtbar am ÖP, allerdings haben die Polizeieinsätze abgenommen (vgl. StZg (a) 2019; Kontext 2019). Beschreibung wie die Konflikte ausge- tragen werden (u. a. mit Geschrei) (vgl. StZg (c) 2019). <u>Umgang mit Konflikten:</u> Teilweise konnten Konflikte gelöst werden, weil man sich näher kennenlernen konnte (vgl. Manuskripte 2019). Eine mögliche Lösung am StadtRegal war z. B. Listen aufzuhängen (vgl. Kontext 2019).	Interviewpartner beschreibt, dass Konflikte und Auseinandersetzung sowie ein gewisses Risiko durch den Drogenkonsum, schon vor dem StadtRegal vorhanden war (vgl. IP 3: §26ff.). Interviewpartner beschreibt, dass Konflikte in der Szene anders ausge- tragen werden, da es schneller lauter wird und der Konflikt deutlich sichtbar wird (vgl. IP 2: §17). Allerdings werden Konflikte untereinander geklärt, indem andere aus der Gruppe einschreiten (vgl. IP 2: §17). „[...] <i>untereinander bekommen sie es dann doch schon wieder gelöst</i> “ (IP 2: §17).
Verstetigung	<u>Kurzfristige Verstetigung:</u> Über die Projektzeit des StadtRegals hinweg, konnte der Fairteiler länger als geplant am ÖP stehen bleiben und durch ehrenamtliches Engagement weiter betrieben werden (vgl. Kontext 2019). <u>Längerfristige Verstetigung:</u> Zum Zeitpunkt als die Artikel veröffentlicht wurden, ging es im Allgemeinen darum, wie es am ÖP weitergeht. Der Vorschlag (unabhängig vom StadtRegal) von Stadtlücken e. V. war ein kooperativer Stadtraum, bei dem alle (Zivilgesellschaft, Politik, Wirtschaft und Stadtverwaltung) den Raum gestalten (vgl. StZg (b) 2019). In die Überlegungen dazu, wurde die Frage der Obdachlosen und Drogenabhängigen einbezogen und wie soziale Träger gemeinsam zusammenarbeiten können (vgl. StZg (b) 2019). Die Stadt Stuttgart hat Überlegungen angestellt, wie das StadtRegal für die Zukunft weitergedacht werden kann (vgl. StZg (a) 2019).	Von allen drei Interviewpartner*innen wird der Wunsch geäußert, dass das StadtRegal weiter bestehen bleiben sollte (vgl. IP1: §69; IP2: §19; IP3: §25). Dabei sollte darauf geachtet werden, dass es Personen gibt, die das StadtRegal betreuen (IP2: §19) und dass es sich auch an den Bedarfen der Leute ausrichtet (IP3: §25). Der Interviewpartner aus der Szene verweist noch darauf, dass es sich um einen Standort handeln sollte, wo kein Vandalismus oder Straftaten begünstigt werden (IP1: §34f.).

Tabelle 10: Überblick Erfolgskriterien aus Zeitungsartikeln und Interviews  
Quelle: Eigene Darstellung

## Social-Media-Analyse

Weder auf Facebook noch auf Instagram gab es, wie z. B. bei den Parklets (vgl. Lazarova et al. 2018), eine meinungsstarke Auseinandersetzung. Das Realexperiment wurde auf diesen zwei Kanälen allerdings positiv bewertet. Auf Instagram waren die Kommentare kurz und positiv gehalten und bezogen sich damit allgemein auf das Projekt. Ein Kommentar lobte das gute Aussehen des Stadtmöbels.

Auf Facebook gab es etwas mehr Interaktion, da hier auch Fragen zum StadtRegal und zu den einzelnen Aktionen gestellt wurden (wie z. B. der Kleidertausch). Als angekündigt wurde, dass das StadtRegal abgebaut wurde, entstand die Nachfrage nach einer Verstetigung (Zitat Facebook-Kommentar: „*War ein großartiges Projekt,*

*leider viel zu kurz und was passiert jetzt?*). Auch als die Frage von den Initiatoren im Raum stand, den Foodsharing-Schrank beizubehalten und weiter betreuen zu lassen, meldeten sich Leute zu Wort, die an einer Verstärkung interessiert waren.

#### 4.1.5 (Veränderungs)Potentiale und Diskussion der Ergebnisse

Aus den präsentierten Ergebnissen zeigen sich unterschiedliche Veränderungspotentiale durch das StadtRegal. Dabei ergaben sich vor allem zwei Ebenen; einerseits räumliche Veränderungspotentiale als auch andererseits ein stadtgesellschaftlicher Diskurs. Diese Ebenen werden in den folgenden zwei Kapiteln diskutiert.

##### **Veränderungspotentiale auf räumlicher Ebene**

Bereits vor der Durchführung stellten die Studierenden sich folgende Frage:

- **Welche Veränderungen lassen sich auf dem Platz beobachten?**

Während das StadtRegal am ÖP stand, haben sich räumliche Veränderungspotentiale ergeben. Zum einen bezüglich der (1) **Anzahl der Personen am Platz**, zum anderen bei der (2) **Überquerung des Platzes von Passant\*innen**.

Ad 1) Inwiefern die Anzahl der sich am ÖP aufhaltenden Personen wirklich angestiegen ist, und das zudem über den Experimentierzeitraum hinaus, lässt sich final nicht beantworten. Es gibt Hinweise aus den Beobachtungen der Studierenden dafür, dass sich mehr Personen am Platz aufhielten. Eine interviewte Person (IP3) würde dies ebenfalls bestätigen. Dies würde die Sichtweise der Anwohner\*innen in den Zeitungsartikeln bekräftigen, die vor allem von einer Vergrößerung der Szene sprechen (vgl. StgZ (c) 2019). Werden die Ergebnisse der Beobachtungen betrachtet, sollte hier jedoch weiter differenziert werden, da ein Anstieg der Personenanzahl sich auch durch die wärmere Jahreszeit und den Bau des Boulderblocks erklären lässt. Somit würde es für eine Vergrößerung der Gesamtzahl an Personen sprechen, die sich aber aus der Obdachlosen- und Drogenszene zusammensetzen sowie weiteren Personen aus anderen gesellschaftlichen Kreisen. Eine weitere mögliche Erklärung, die die Wahrnehmung der Anwohner\*innen und eine höher empfundene Belastung erklärt, mag darin liegen, dass sich die Personen (besonders) aus der Szene über den Mittag hinweg länger am Platz aufhielten. Dadurch ist es möglich, dass für manche Anwohner\*innen die Lärmbelastung stieg. Ebenso ist anzunehmen, dass durch die Veränderungen (StadtRegal, wie auch die Aktionen durch den Verein Stadtlücken) am ÖP der Platz mehr ins Bewusstsein gerückt ist und die Wahrnehmung, was am Platz passiert, dadurch anstieg.

Ob die steigende Personenanzahl als positiv oder negativ aufzufassen ist, lässt sich abschließend durch die eingenommene Perspektive und die empfundene Belastung erklären (Anwohner\*innen, Obdachlosen- und Drogenszene etc.). Die Frage nach Anwohner\*innenschutz vs. Aufenthaltsqualität am Platz wird unten aus stadtgesellschaftlicher Perspektive noch genauer diskutiert.

Zusätzlich zur Anzahl hat sich, während das StadtRegal stand, die Überquerung von Passant\*innen über den Platz verändert. So gab es weniger Passant\*innen die den Platz passierten, was möglicherweise daraus zu erklären ist, dass sich mehr Personen am Platz aufhielten und ein direktes Überqueren dadurch weniger attraktiv war.

## Veränderungspotentiale aus stadtgesellschaftlicher Sicht

- Welcher Diskurs wurde durch das StadtRegal angestoßen? Welche sozialen Gruppen nutzen das StadtRegal und wie interagieren sie miteinander?

Das StadtRegal hat eine Diskussion um den ÖP angeregt und auf die soziale Not der dortigen Gruppe aufmerksam gemacht. Entgegen der ursprünglichen Annahme, fand diese Diskussion nicht vorrangig in den sozialen Medien wie Facebook und Instagram statt, sondern mehr in den lokalen Medien. In den Zeitungsartikeln rund um das StadtRegal und den ÖP zeigt sich, wie divers die Meinungen um die Situation vor Ort sind.

Die Zeitungsartikel verdeutlichen, dass das StadtRegal die Diskussion um dem ÖP nochmals zugespitzt hat. So war eine Bandbreite an Akteur\*innen von Betroffenen wie der Obdachlosen- und Drogenszene selbst und Anwohner\*innen, wie auch zivilgesellschaftlichen Akteur\*innen und der lokalen Politik (Gemeinderäte, Bezirksvorsteher\*innen etc.) sowie den Initiatoren beteiligt.

Einerseits ist die Frage danach, wem der urbane Raum gehört und wie dieser genutzt wird, keine neue Frage, da bereits Stadtlücken e. V. das Thema am ÖP seit einiger Zeit bespielen. Die Veranstaltungen (wie das Sommerkino oder die Christopher Street Day-Party) fanden sehr guten Zulauf. Allerdings sehen sich manche Anwohner\*innen und Ladenbesitzer\*innen mit der Herausforderung von Lärm und dem mangelnden Zugang zu Toiletten konfrontiert. Das StadtRegal hat hier aus Sicht mancher Personen die Situation durch zunehmenden Lärm und die Wahrnehmung, dass viele Konflikte am ÖP lautstark ausgetragen werden, nochmals verschärft. Andererseits wurde die Frage nach der Gentrifikation bestimmter sozialer Gruppen erneut in den Fokus gerückt. Der Bezirksvorsteher von Stuttgart Süd sagt zu der Situation unter der Brücke: *„[...] es darf weder in die eine noch in die andere Richtung kippen[.]“* und schlussfolgert auf die Frage, wem die Stadt gehöre: *„Nicht dem Gerber, nicht dem Caleido, nicht St. Maria und nicht mir, sondern allen.“* (StZg (a) 2019). Ob am StadtRegal wirklich eine soziale Durchmischung<sup>19</sup> stattgefunden hat, sollte wieder differenziert betrachtet werden. Angelehnt an den Begriff der sozialen Durchmischung, der eigentlich politische und stadtplanerische Zielvorgaben anspricht, hat das StadtRegal eine Mischung auf räumlicher Ebene sicher erreicht.

Eine Durchmischung, die zusätzlich auf einen sozialen Austausch abzielt, ist hingegen fraglich. Einerseits beschreibt eine Person aus der Anwohnerschaft, dass sie sich schon vor der Zeit von Stadtlücken e. V. und dem StadtRegal fürsorglich um die Szene gekümmert habe (vgl. StZg (c) 2019). Das heißt, es gab schon vor dem StadtRegal einen Austausch zwischen manchen Anwohner\*innen und den Obdachlosen bzw. Drogenabhängigen. Andererseits hat die soziale Mischung am meisten bei der Küche geklappt, mit Commons Kitchen und dem gemeinsamen Kochen bzw. Essen. Sonst handelte es sich eher um ein Nebeneinander, als ein Miteinander. Zusätzlich ist zu nennen, dass sich vor allem zwischen den Initiatoren, den Betreuerinnen von St. Maria sowie weiteren Engagierten und der Szene eine Vertrautheit entwickelt hat und damit der soziale Austausch intensiv stattgefunden hat.

Schlussfolgernd hat das StadtRegal erreicht, dass eine grundsätzliche Diskussion und Auseinandersetzung über soziale Gerechtigkeit am ÖP stattgefunden hat. Um eine Auseinandersetzung mit dem Thema zu erreichen, hat sich das StadtRegal demnach als Methode bewährt. Weitere Vorgehensweisen wie sich die diversen Standpunkte annähern lassen, können in Folgeprojekten erforscht werden.

---

<sup>19</sup> Gemeint ist damit die Durchmischung sozial unterschiedlicher Schichten, nicht nur räumlich gesehen, sondern auch in der Handlung der Alltagspraktiken (vgl. Fraßmann/Franz 2015: 197).

Eine weitere Frage, die die Studierenden aufgeworfen haben, war:

- **Wie kann das StadtRegal einem sich in Transformation befindlichen Ort zu mehr Akzeptanz im Stadtbild verhelfen?**

Um die Frage näherungsweise beantworten zu können, ist zu klären, was unter den Begriffen „Akzeptanz“ und „Transformation“ zu verstehen ist. Bei dem Begriff Akzeptanz gibt es keine einheitliche Definition jedoch Annäherungen, wie dieser genauer zu verstehen ist. Unterschieden werden kann zwischen Befürwortung, aktiver Akzeptanz, Ablehnung und Widerstand (vgl. Schweizer-Ries et al. 2011). Noch konkreter kann hier von einer lokalen Akzeptanz gesprochen werden, bei der sich das Akzeptanzsubjekt auf ein konkretes Projekt (in diesem Fall das StadtRegal und die Stadtlücken-Initiative) bezieht. Dabei handelt es sich um Akteure wie lokale Stakeholder, betroffene Bürger\*innen und die kommunale Verwaltung (vgl. Wüstenhagen et al. 2007). Mit Transformation sind Prozesse gemeint, die „[...] zu strukturellen paradigmatischen Änderungen in der Gesellschaft – bei Kultur, Werteinstellungen, Technologien, Produktion, Konsum, Infrastrukturen und Politik“ (Grießhammer/Brohmann 2015: 6) führen. Diese Veränderungen haben unterschiedliche Reichweiten, laufen in verschiedenen Bereichen und Sektoren koevolutionär, gleichzeitig oder auch zeitlich versetzt ab (vgl. Grießhammer/Brohmann 2015: 6). Um die Frage beantworten zu können, ist vor allem ein analytischer Transformationsbegriff gemeint, damit Vorher-Nachher-Vergleiche möglich sind.

Das StadtRegal stellte eine Intervention am ÖP dar, die im Zusammenhang mit dem Stadtbild vor Ort sowie den Aktionen von Stadtlücken gesehen werden muss. Unterstützend ist dies durch die Auswertung der Zeitungsartikel zu belegen, da hier gleichzeitig die Belange von Stadtlücken adressiert werden. Die Diskussion in den Zeitungsartikeln und der Haushaltbeschluss 2020/2021 zur Verstetigung des Engagements am ÖP zeigen, dass das StadtRegal die Menschen am Platz sichtbar gemacht hat und die Politik Stellung bezogen hat.<sup>20</sup> Inwiefern das StadtRegal dem Ort zu mehr Akzeptanz verholfen hat, kann nur vor dem Hintergrund unterschiedlicher Perspektiven beantwortet werden, denn es gab nicht nur Befürwortung sowie aktive Akzeptanz, bei der sich Nutzer\*innen des StadtRegals aktiv engagiert haben. Es gab vor allem unter manchen Anwohner\*innen Ablehnung. Die Beantwortung der Frage hängt dadurch mit den persönlichen Erfahrungen zusammen, die jede\*r Einzelne (teilweise auch nicht) am StadtRegal und damit dem ÖP gemacht hat. Dazu gehört, neben allen Beteiligten des Realexperiments, die Politik, wie auch die Anwohner\*innen und Ladenbesitzer\*innen, welche unterschiedliche Ansichten vertreten, die dadurch zu unterschiedlichen Schlüssen führen. Somit kann die Frage noch nicht final beantwortet werden und bedürfte weiterer Analysen, wie sich die Situation vor Ort gestaltet.

---

<sup>20</sup> Den Anträgen für den Haushaltsplan 2020/2021 ist zu entnehmen, dass die Szene aus Obdachlosen, Drogenabhängigen und Substituierten nicht vom Platz verdrängt werden soll, sondern – wie von Stadtlücken e.V. vorgeschlagen – ein kooperativer Stadtraum für alle entstehen soll. Durch die explizite Nennung und eine Mitarbeiterstelle für die Sozialarbeit vor Ort ist eine Gentrifizierung der Szene vor Ort deutlich erschwert worden.

Die letzte Leitfrage des StadtRegals beschäftigte sich mit den privaten Nutzungen im öffentlichen Raum.

- **Wie können private Nutzungen im öffentlichen Raum funktionieren?**

Im Falle des StadtRegals geschah dies einerseits durch das Commitment der Nutzer\*innen. Dazu gehört ein gewisses Maß an Eigeninitiative, sich einzubringen (z. B. durch Kaffeekochen oder durch Beiträge in eine Kaffee-Kasse). Andererseits sind punktuell Interventionen von Betreuer\*innen oder den Initiatoren wichtig, die Organisationsstrukturen setzen (z. B. durch das Aufhängen einer Liste).

Von der Bauweise des StadtRegals gesehen, ist eine sensible Bauweise und die Wahl des Standorts gefragt, um Schutz vor zu viel Exponierung zu bieten, aber ausreichend Einsicht schafft, um Vandalismus oder Straftaten zu vermeiden.

Tabelle 11 führt zusammengefasst auf, welche Erfolgskriterien bei der Durchführung des StadtRegals erreicht wurden.

Ziel	Erfolg?	Begründung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Erfolgskriterium</b></li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Selbsterhaltung und Organisation</li> <li>- (Eigen-)Engagement der Nutzer*innen (EK)</li> </ul>	Teilweise erreicht	Eigeninitiative war vorhanden (z. B. dass selbstständig von Leuten aus der Szene Kaffee gekocht wurde und eine Kaffee-Kasse aufgestellt wurde). Allerdings benötigte es zeitweise Personen, die bei Unstimmigkeiten Organisationsstrukturen aufstellten.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktive Nutzung</li> </ul>	Erreicht	Das StadtRegal wurde von Beginn über die sechs Wochen des Experimentierzeitraums intensiv genutzt. Alle Möglichkeiten des StadtRegals wurden genutzt.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Nutzungen entwickeln sich</li> </ul>	Erreicht	Am StadtRegal wurde ein Kleidertausch initiiert, bei dem jede*r Kleider mitbringen und gegen andere tauschen konnte. Ein Zeitungsständer wurde angebracht. Zudem hat sich ein Ort gebildet, an dem niederschwellig eine soziale Beratung im öffentlichen Raum stattfand (Pop-Up Sozialstation).
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Synergien</li> <li>- Interaktion verschiedener Milieus</li> </ul>	Teilweise erreicht	Durch das StadtRegal sind Gruppen miteinander in Kontakt gekommen, die sonst eher keine Berührungspunkte haben. Insbesondere die (gemeinsame) Nutzung der Küche trug zu einem Austausch unterschiedlicher Gruppen und Nutzer*innen bei.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein*e Nutzer*in nutzt mehrere Nutzungen</li> </ul>	Erreicht	Vor allem Personen aus der Szene haben mehrere Nutzungen des StadtRegals genutzt (bspw. Küche, Schlafplatz, Erste-Hilfe-Schrank und Sitzbank).
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Netzwerk zwischen sozialen Trägern</li> </ul>	Erreicht	Gespräche der sozialen Träger mit der Stadt Stuttgart über eine Weiterentwicklung des StadtRegals. Kontakt der Szene zu den Initiatoren bestand noch über das Projekt hinaus. Netzwerk zwischen MedMobil, Release und St. Maria entstand. Küche und Foodsharing-Schrank von unterschiedlichen Privatpersonen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sozialer Austausch</li> <li>- Diskussion</li> </ul>	Erreicht	Eine intensive Diskussion auf den Social-Media-Kanälen hat nicht stattgefunden. Allerdings ist das StadtRegal in der Zeitung intensiv mit sehr unterschiedlichen Ansichten und Perspektiven diskutiert worden. Das StadtRegal hat erreicht, dass das Thema zusätzlich im Gemeinderat intensiv besprochen, gemeinsam mit der Weiterentwicklung des ÖP gedacht wurde und im Haushaltsbeschluss 2020/2021 eine Sozialarbeiter*innen-Stelle für die Platzbewohner*innen eingeplant wurde. Dadurch erreichte das Projekt eine Verstetigung im weiteren Sinne.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- StadtRegal wird zum Treffpunkt/Veranstaltungsort</li> </ul>	Erreicht	Es fanden regelmäßige Veranstaltungen statt (Commons Kitchen) und fest geplante Veranstaltungen (Diskussionsrunde, Eröffnungsfeier). Zudem gab es spontane Veranstaltungen (Waffelbacken der Studierenden).
<ul style="list-style-type: none"> <li>- StadtRegal als Begriff</li> </ul>	Nicht erreicht	„StadtRegal“ hat sich über den Experimentierzeitraum von sechs Wochen in keiner weiteren Diskussion als feststehender Begriff etabliert. Dennoch wurde in Beschluss im Gemeinderat die Obdachlosen- und Drogenszene mitgedacht. In diesem Sinne wurde der Sinn des Projektes weitergetragen.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toleranz</li> <li>- Konfliktmanagement</li> </ul>	Teilweise erreicht	Polizei musste gerufen werden. Polizeiliche Präsenz war aus Sicherheitsgefühlen von einigen Personen positiv bewertet, um bspw. Drogendealer*innen Einhalt zu gebieten. Dennoch haben die Polizeistreifen abgenommen und es hat sich ein Verständnis (besonders bei Personen, die häufiger vor Ort waren) entwickelt, wie mit Konflikten umzugehen ist.

Tabelle 11: Zusammenfassung der Erfolgskriterien und Ziele des StadtRegals

Quelle: Eigene Darstellung

#### 4.1.6 Weiterführende Fragen und Herausforderungen

Im Laufe eines Realexperimentes ergeben sich durch das aktive Tun neue Fragen, die z. B. bei einer wiederholten Durchführung erneut erprobt werden können. Für das Konzept des StadtRegals ergeben sich dabei z. B. folgende Fragen:

- Was wäre, wenn das Stadtregal an einem anderen Ort stünde mit ähnlichen Voraussetzungen (in Bezug auf soziale Gruppenkonstellation, die das Angebot nutzen)?
- Was wäre, wenn das StadtRegal über einen längeren Zeitpunkt am ÖP stünde und dadurch noch mehr Personen von dem Angebot wüssten?

Eine besondere Herausforderung des StadtRegals war es, dass sehr unterschiedliche Meinungen bezüglich der Situation vor Ort vorhanden waren. Durch einen längeren Zeithorizont hätte folgende Frage besser verfolgt werden können und um (mögliche) Konflikte und widersprüchliche Interessen besser zu moderieren:

- Wie lassen sich die Perspektiven im Verlauf der Diskussion untereinander aushandeln? Das StadtRegal stößt zwar die Diskussion an, jedoch könnten weitere Formate etabliert werden (neben Diskussionsrunden), um eine Annäherung der unterschiedlichen Perspektiven (Anwohner\*innen, Szene, Politik) zu ermöglichen.

Bei einer wiederholten Durchführung könnte folgende These überprüft werden:

- Gestaltet sich der ÖP durch das StadtRegal und weitere Aktionen wie den Boulderblock im Experimentierzeitraum von einem Durchgangsort zu einem Aufenthaltsort?

Des Weiteren lassen sich noch weitere allgemeine Fragen formulieren:

- Wie können Ergebnisse aus einem solchen Realexperiment im universitären Raum weiter genutzt werden?
- Welche Rollen haben (und möglicherweise Verantwortung tragen) die Initiator\*innen und Durchführenden, die durch eine Intervention Prozesse anstoßen, über das Realexperiment hinaus?

## 4.2 Realexperiment HOW DO YOU ROLL?

Das Ziel des Realexperiments „HOW DO YOU ROLL?“, kurz HDYR, war es, mit einer Aktion zum Nachdenken über das zukünftige Mobilitätsverhalten in unseren Städten aufzurufen und die (potenzielle) Vielfalt im Straßenverkehr zu demonstrieren.

Unter dem Motto „Wie rollst Du?“ wurde bewusst der Österreichische Platz in Stuttgart, ein autodominiertes zentraler Platz in der Stadt gewählt, um diesen für zwei Stunden im Rahmen einer angemeldeten Demonstration in eine offene Rollschuhbahn und -disco zu verwandeln. Der Raum stand in diesem Zeitraum ausschließlich dem nicht motorisierten Verkehr – Rollschuhfahrer\*innen, Inlineskater\*innen, Fahrradfahrer\*innen, Skater\*innen, Fußgänger\*innen, etc. - als freie Bewegungsfläche zur Verfügung.



Abbildung 12: Die Mobilitätsdemo auf der Paulinenbrücke  
© Lewin Biskupski

<p><b>Was?</b> Der von Autos dominierte Straßenraum wird für zwei Stunden gesperrt und in eine offene Rollschubahn verwandelt, auf der alle eingeladen sind, gemeinsam für die Vielfalt im Straßenverkehr zu rollen – ob mit Rollschuhen, Skateboards, Fahrrädern, Rollstühlen, Inline Skates, Longboards, Lastenrädern, Kinderwagen oder Rollatoren.</p> <p><b>Wo?</b> Auf der Paulinenbrücke in 70178 Stuttgart; auf der B27A - Paulinenstraße und Kreisverkehr Österreichischer Platz über der B14</p> <p><b>Wann?</b> 29.09.19, 13:00 bis 15:00 Uhr</p> <p><b>Vorgehen und Ablauf</b></p> <p>Anmeldung einer Demonstration bei der Landeshauptstadt Stuttgart          Demonstration am 29.09.19          12:30 Uhr Ankommen und kostenloser Verleih von Rollschuhen (auf dem ÖP unter der Paulinenbrücke)          13:00 Uhr Auftaktrede und 1. Fahrt (Ansagen und Texte über Mobilität von SchauspielerIn)          13:00 bis 15:00 Uhr ROLLEN ROLLEN ROLLEN!          15:00 Uhr Abschluss der Versammlung          Anschließend Get-Together unter der Paulinenbrücke auf Experimentplatz der Stadtlücken e. V.</p> <p><b>Modus:</b> Wissensgenerierung, da Rollschuh-Fahrer*innen und andere Mobilitätsformen wieder zurück ins Straßenbild geholt werden sollen</p> <p><b>Überzeugungen und Wertvorstellung:</b> Gleichberechtigung und Akzeptanz aller Verkehrsmittel im Straßenverkehr</p> <p><b>Zielgruppe(n):</b> Rollschuh-Fahrer*innen, Verkehrsteilnehmer*innen (Fahradfahrer*innen, etc.) jenseits des motorisierten Individualverkehrs</p> <p><b>Stadtgestalterische Ziele:</b> temporäre Umwidmung eines Straßenzuges</p> <p><b>Konzept:</b> Anna Dörrig, Cristina Estanislao Molina, Feydrea Viaista, Paul Stockhausen</p> <p><b>Netzwerk &amp; Kooperationspartner:</b> RollerDerby Girls, Landeshauptstadt Stuttgart</p> <p><b>Gesammelte Materialien:</b> Beobachtungsbögen, Umfragebögen, Mapping Karte</p> <p><a href="#">#urban</a> <a href="#">#stauistkacke</a> <a href="#">#wemgehört diestadt</a> <a href="#">#stuttgart</a> <a href="#">#color</a> <a href="#">#glitzer</a> <a href="#">#mobilität</a> <a href="#">#free</a> <a href="#">#rollerblader</a> <a href="#">#rollschuhe</a> <a href="#">#70s</a> <a href="#">#80s</a> <a href="#">#90s</a> <a href="#">#00s</a> <a href="#">#290919s</a> <a href="#">#rollschuhdisko</a> <a href="#">#b27a</a> <a href="#">#b14</a> <a href="#">#platzfüralle</a> <a href="#">#öffentlichenraum</a> <a href="#">#freiraum</a> <a href="#">#bewegungsraum</a> <a href="#">#mitspaßunterwegs</a></p>
--

*Tabelle 12: In a nutshell: HOW DO YOU ROLL? mit Beschreibungskriterien  
 Quelle: Eigene Darstellung*

#### 4.2.1 Leitfragen, Ziele und Erfolgskriterien

Die Planung und Durchführung des Realexperiments wurden insbesondere von den folgenden Fragen geleitet:

- (Wie) kann mehr Aufmerksamkeit und Akzeptanz für Minderheiten/alternative Fortbewegungsmittel im Straßenraum geschaffen werden?
- (Wie) kann Mobilität/Fortbewegung in der Stadt Spaß machen?

Damit verbunden waren folgende Ziele: Im Rahmen der Mobilitätsdemonstration sollten (1) Mobilitätskulturen, die (innerstädtisch) vielerorts durch das Auto von der Straße verdrängt werden, sichtbar gemacht werden und (2) temporär ein Spielraum für Spaß an Bewegung und Mobilität errichtet werden, der Aufmerksamkeit erweckt und (nachhaltige) Impulse zu einer nachhaltigen Mobilität verleihen kann, sowie (3) die Möglichkeit bietet, ein neues Bewusstsein für den sonst einseitig motorisiert befahrenen Ort zu schaffen.

Ebenso wie durch die beiden Realexperimente StadtRegal und Stuttgarter Luftbahn sollte die Mobilitätsdemonstration HDYR vor allem einen Beitrag dazu leisten, dass das Thema Mobilität öffentlich verstärkt wahrgenommen und diskutiert wird. Im Rahmen des Methodenworkshops<sup>21</sup> erarbeiteten die Studierenden folgende Erfolgskriterien dazu:

- Es wird Aufmerksamkeit auf Rollschuhfahrer\*innen (als Symbol für Minderheiten im Straßenverkehr) und andere alternative Fortbewegungsmittel gelenkt und hervorgerufen/Minderheiten werden sichtbar
- Es wird eine Diskussion zum Thema Mobilität angestoßen und angeregt
- Es wird ein Spielraum und Motivation geschaffen zum Ausprobieren und „anders rollen“
- Spaß an Fortbewegung und Mobilität wird gefördert und sichtbar gemacht
- Es wird Flexibilität im Straßenraum (zurück) gewonnen

Um die Demonstration/Veranstaltung umzusetzen, haben die Studierenden Flyer und Plakate gestalten lassen und diese zwei Wochen vor der Veranstaltung in der Stadt verteilt. Die Flyer wurden zusätzlich nach der regelmäßigen Aktion „Critical Mass“ verteilt. Die Veranstaltung wurde auf Facebook und Instagram angekündigt und am Tag selbst wurde viel gefilmt, so dass abschließend ein kurzer Film entstanden ist.

#### 4.2.2 Vorgehen und Methoden

Im Folgenden werden die Evaluationsmethoden aus Sozialwissenschaften und Stadtplanung beschrieben, die angewandt wurden, um die Wirksamkeit der Intervention zu überprüfen und Veränderungen durch das Realexperiment zu erfassen.

##### **Teilstandardisierte (teilnehmende) Beobachtungen**

Um die Eindrücke und Potentiale des Aktionsraums empirisch zu belegen, wurden sowohl vor der Mobilitätsdemo als auch während der Veranstaltung teilstandardisierte Beobachtungen durchgeführt. Für die Voranalyse wurde ein vergleichbarer Zeitpunkt gewählt und die Rahmenbedingungen kontrolliert<sup>22</sup>. Neben der quantitativen Erfassung der Fortbewegungsmittel wurde jeweils auch die Vielfalt der Fortbewegungsmittel dokumentiert. Es kamen jeweils Beobachtungsbogen zum Einsatz (siehe Anhang).

##### **Schriftliche Befragung der Teilnehmenden (Fragebogen)**

Angelehnt an die Methode der aktivierenden Befragung aus der Gemeinwesenarbeit<sup>23</sup> wurden mittels einer Umfrage Aussagen der Teilnehmer\*innen zum Thema Vielfalt auf unseren Straßen aufgenommen. An einem Infostand, am Rande der Fahrbahn, wurden die Fragebögen an alle Interessierten verteilt bzw. konnten dort mitgenommen werden. Der Fragebogen war kurz und offen gehalten und sollte Gelegenheit bieten, eigene Gedanken zum Thema Mobilität zu äußern.

---

<sup>21</sup> Siehe Kapitel 3.2.3.

<sup>22</sup> Beobachtet wurde u. a. ebenfalls an einem Sonntag zur selben Uhrzeit, zwei Wochen vor Durchführung des Experiments. Mögliche verzerrende Faktoren wie bspw. stark veränderte Witterung, andere Veranstaltungen, etc. wurden ausgeschlossen.

<sup>23</sup> Ziel der aktivierenden Befragung ist es, in einem festgelegten Bereich, Bedürfnisse, Sichtweisen und Interessen von Betroffenen zu erfahren. Die Betroffenen werden durch offene Fragen angeregt, sich Gedanken über ihre soziale Wirklichkeit zu machen. Dabei geht die Methode davon aus, dass sich Menschen besonders engagieren, wenn eine Veränderung in ihrem Interesse liegt (vgl. Lüttringhaus/Richers 2013).

## Was wurde erfragt?

- Die Fragen „Wie bewegen sich die Teilnehmer\*innen tatsächlich meist fort?“ und „Wie bewegen sie sich am liebsten fort?“ mit Icons der unterschiedlichsten Verkehrsmittel zur Antwortauswahl (von Heißluftballon bis Lastenrad) sollten spielerisch eine Reflektion des eigenen Mobilitätsverhaltens anregen und ggf. Diskrepanzen aufzeigen.
- Welche Wünsche in Bezug auf „Mehr Vielfalt auf Stuttgarts Straßen“ vorliegen und welche individuellen Beiträge dazu geleistet werden können, um weitere Gedanken der Teilnehmer\*innen einzuholen.
- Feedback zur Veranstaltung, um u. a. zu erfahren, ob weitere oder ähnliche Mobilitätsdemos gewünscht sind.
- Soziodemographische Daten (Geschlecht und Alter), um Rückschlüsse darauf zu ziehen, wer mit der Veranstaltung erreicht wurde.

The image shows a survey form with two columns of transport icons. The left column is titled 'Wie bewegst Du Dich meistens fort?' and the right column is titled 'Und wie bewegst Du dich am liebsten fort?'. Both columns have the instruction 'Bitte markieren:'. The icons include a bicycle, car, skateboard, bus, train, hot air balloon, truck, boat, airplane, and scooter. Below each column is a section labeled 'Oder?' with three horizontal lines for writing. At the bottom, there are two sections: 'Das wünsche ich mir:' and 'So kann ich dazu beitragen:', each with three horizontal lines for writing. Logos for 'Sozialwissenschaften' and 'Rudolf-Würtemberg' are in the top right, and the 'Universität Stuttgart' logo is in the bottom right.

Abbildung 13: Ausschnitt aus Umfragebogen  
Quelle: Eigene Darstellung

## Mapping

Ebenfalls im Sinne einer aktivierenden Befragung, um ein Gespräch anzustoßen und die Beschäftigung mit dem Thema Vielfalt der Mobilitätsformen anzuregen, wurden im Veranstaltungszeitraum an dem Infostand zwei Zeichnungen der Stuttgarter Innenstadt im A0 Format ausgelegt. Ein Plakat forderte die Teilnehmer\*innen mit der Frage „Wo rollst du?“, das andere Plakat mit der Frage „Wo würdest du gerne rollen?“ auf, entsprechende Linien einzuzeichnen.

### 4.2.3 Ortsbeschreibung – Paulinenstraße und der Kreisverkehr Österreichischer Platz

Die Paulinenbrücke bzw. die Hochstraße Paulinenstraße, auf der die Bundesstraße B27A führt, und der Kreisverkehr am ÖP, über der darunter führenden B14, ist eines

der Sinnbilder der autogerechten Stadt der Nachkriegsmode in Stuttgart (weitere Informationen zum ÖP siehe Kapitel 4.1.2).



Abbildung 14: Der Österreichische Platz in Stuttgart  
© Martin Mannweiler

Es handelt sich dabei um einen stadtpprägenden Verkehrsknoten am Rande des Cityrings. Die Bezeichnung „Platz“ wird weder auf der oberen (Verkehrskreis) noch auf der unteren Ebene<sup>24</sup> (ehemalige Parkfläche) dem Verständnis der klassischen europäischen Stadt gerecht. Eben dieser Platz zeichnet sich durch die alleinige und dominante Nutzung durch den motorisierten Verkehr aus und wird von Fürsprechern der nachhaltigen Mobilität und Stadtaktivisten oft als rücksichtslos, kompromisslos und undemokratisch kritisiert.

Die Veranstalter\*innen organisierten einen kostenfreien Rollschuhverleih, der auf der unteren Ebene des ÖP aufgebaut wurde. Das Angebot wurde gerne angenommen und durchweg genutzt und schaffte zudem eine Verbindung zwischen den Ebenen des Platzes, die sonst kaum wahrgenommen wird.

#### 4.2.4 Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der oben aufgeführten Methoden dargestellt.

##### **Der Aktionsraum – Wer rollt hier? (Beobachtungen)**

Die Straßensperrung des beschriebenen Verkehrsraums für Autos und das Befahren mit vielfältigen, alternativen Fortbewegungsmitteln – wenn auch nur für wenige Stunden – steht in einem besonders starken, bewusst geschaffenen, Kontrast zum alltäglichen und gewöhnlichen Bild dieses Stadtraums, wie auch folgende Gegenüberstellung aufzeigt.

---

<sup>24</sup> In diesem Bereich befand sich der Standort des StadtRegals.

Momentaufnahme an einem üblichen sonnigen Sonntag (15.09.19, 13:15 - 13:30 Uhr)	Momentaufnahme an einem sonnigen Sonntag mit HDYR? (29.09.19, 13:15 - 13:30 Uhr)
Fahrzeuge insgesamt: 125	Personen insgesamt <sup>25</sup> : 59
Davon:	Davon:
- 111 PKW	- Fußgänger*innen
- 2 Carsharing-Fahrzeug	- Rollschuhe
- 1 Bus	- Inliner
- 8 Motorräder/Roller	- Longboard
- 1 Stella-Roller	- Fahrräder
- 1 Quad	- Skateboards
- (1 Fußgänger)	- Roller
	- Einräder
	- Laufräder
	- Kinderwagen

Tabelle 13: Beobachtungen am Verkehrskreisel ÖP  
Quelle: Eigene Darstellung

Neben der möglichen Vielfalt im Straßenverkehr, die die Aktion HDYR aufzeigt, ist die Entschleunigung des Raums ein weiterer wichtiger Aspekt für die Idee der lebenswerten Stadt. So beschreibt der Stadtplaner Jan Gehl, wie in Städten, die über Jahrhunderte wuchsen, jede\*r zu Fuß bzw. im gleichen Tempo unterwegs war. Erst mit dem Wirtschaftswunder änderte sich dies radikal. Die Autos eroberten die Straßen und das Durchschnittstempo erhöhte sich auf 60 km/h.

*„Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätzen und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.“*  
(Gehl (2014), zit. nach brand eins 12/2014)

### Mehr Vielfalt auf Stuttgarts Straßen! (Befragung)

Über die gesamte Veranstaltungsdauer hinweg wurde der Info-Stand, an dem u. a. die Umfrage, eine Einsammelbox, die „Mapping-Plakate“ mit Stiften und Flyer (HDYR, Roller Derby Girls Stuttgart, Critical Mass, etc.) auslagen, ohne Unterbrechungen von Interessierten aufgesucht. Die Umfrage erhielt sowohl am Stand als auch durch aktives Ansprechen der Teilnehmer\*innen großen Rücklauf. Von den rund 150 Teilnehmer\*innen<sup>26</sup> der Veranstaltung kamen 74 - größtenteils sehr ausführlich - beantwortete Fragebögen zurück. Mit der Umfrage wurden Personen über viele Altersgruppen hinweg erreicht - von 17-jährigen bis 58-Jährigen. Das durchschnittliche Alter betrug 27 Jahre. Darunter waren fast doppelt so viele Frauen wie Männer.

<b>Alter in Jahren</b>	arithmetisches Mittel: 27; Range: 17- 58 Jahre	
<b>Geschlecht</b>	männlich	28
	weiblich	42
	divers	1

Tabelle 14: Soziodemographie bei HDYR  
Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Frage danach, wie sich am liebsten fortbewegt wird, wurden insgesamt mehr Antworten gegeben - 140 im Vergleich zu 129 Antworten auf die Frage wie man sich tatsächlich meistens fortbewegt. Die Fragen dienten als Einstieg in Befragung und

<sup>25</sup> Gezählt wurden Personen, die während dieses Zeitraums im Verkehrskreisel gefahren sind.

<sup>26</sup> Die Angabe der Anzahl der Teilnehmer\*innen beruht auf der Presseberichterstattung (vgl. Häussermann 2019).

sollten dazu anregen, über das eigene Mobilitätsverhalten nachzudenken. Die nachfolgende Tabelle vermittelt einen Eindruck der jeweiligen Antworten. Es waren jeweils Mehrfachnennungen möglich. Die Antworten wurden entsprechend der Häufigkeiten sortiert. Erkennbar ist, dass die Vielfalt der Fortbewegungsmittel bei der Frage „Und wie bewegst Du dich am liebsten fort?“ etwas – jedoch vielleicht in erwarteter Ausprägung - zunimmt. Fahrrad und Zug/Bahn fahren wurden jeweils am häufigsten angegeben. Die PKW-Nutzung stimmt bei beiden Fragen fast überein. Inwieweit Diskrepanzen bei den einzelnen Respondent\*innen vorliegen, kann aus den Daten nicht beantwortet werden.

Wie bewegst Du dich meistens fort? (Mehrfachnennungen)	Und wie bewegst Du dich am liebsten fort? (Mehrfachnennungen)
Fahrrad (62x)	Fahrrad (50x)
Zug/Bahn (39x)	Zug/Bahn (19x)
Bus (30x)	zu Fuß (17x)
zu Fuß (26x)	PKW (14x)
PKW (13x)	Inliner (9x)
Skateboard (9x)	Schwimmen (7x)
Sonstiges (Roller (ohne Elektro); Einrad; Rakete; Ruderboot; Skates, U-Bahn) (6x)	Bus (6x)
Flugzeug (3x)	Sonstiges (Tretboot, Elektroflugzeug, Surfbrett, Ruderboot, Skates, Motorrad) (6x)
Inliner (2x)	Skateboard (5x)
Schwimmen (1x)	Heißluftballon (3x)
	Schiff (2x)
	Flugzeug (2x)

Tabelle 15: Fortbewegungswahl und Fortbewegungswunsch (Umfrage HDYR)

Quelle: Eigene Darstellung

Alle Antworten auf die offenen Fragen im Fragebogen wurden induktiv in Kategorien zusammengefasst. Unter dem Slogan „Mehr Vielfalt auf Stuttgarts Straßen!“ wurden folgende Wünsche formuliert (N=70). Am häufigsten wurde der **Ausbau und die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur** (40 Nennungen in dieser Kategorie) genannt, gefolgt von der **Reduzierung des MIV und der Forderung nach (mehr) autofreien Zonen und Zeiträumen** (21 Nennungen). **Mehr Akzeptanz und Rücksicht im Straßenverkehr** (8 Nennungen), **Spielräume für alternative Mobilitätsformen** (7 Nennungen) sowie **mehr Möglichkeiten und Raum für Skateboards, Inliner, E-Scooter** (7 Nennungen) sind die weiteren Wünsche. Schließlich wird ein verbesserter **ÖPNV** (3 Nennungen) genannt.

*„mehr und bessere Fahrradwege“ ...*  
*„mehr autofreie Räume“*  
*„mehr Respekt und Toleranz im Straßenverkehr“*  
*„mehr Veranstaltungen dieser Art :)“*  
*„Mehr Raum für Rad und Skateboard“*  
*„mehr und besseren ÖPNV“*

(Auswahl an Zitaten aus Umfrage: „Mehr Vielfalt auf Stuttgarts Straßen“)

Die zahlreichen Wünsche wurden von Vielen mit den Antworten auf die Frage nach möglichen persönlichen Beiträgen zu „Mehr Vielfalt auf Stuttgarts Straßen!“ ausführlich und konstruktiv ergänzt (N=52). Die Antworten zeigen einerseits die Auffassung, dass man selbst aktiv werden kann und sollte, um Veränderungen im Bereich der

Mobilität herbeizuführen sowie andererseits Potentiale unter den Teilnehmer\*innen, dies tatsächlich auch zu tun. Tabelle 16 zeigt exemplarische Beiträge auf.

Die genannten eigenen Beiträge fallen unter folgende Kategorien.

Unter **Autoverzicht/zu Fuß gehen, Rad fahren und ÖPNV nutzen** finden sich die meisten Nennungen (28), gefolgt von Beiträgen, die teils deutlich über das eigene Mobilitätverhalten hinaus gehen. So reicht die Kategorie **Politisches Engagement und Aktivismus** (17 Nennungen) von „*an Demos teilnehmen*“ und „*critical mass unterstützen*“ bis hin zu „*Protest!*“ und „*Proletarische[r] Wut*“. Unter der Kategorie **Vorbild sein und andere zum Mitmachen bewegen** (11 Nennungen) wurden Beiträge genannt, die vor allem im persönlichen Umfeld geleistet werden bzw. geleistet werden können. Dies sind beispielsweise „*die Menschen in meinem Freundeskreis aufmerksam machen, dass unsere Stadt menschenorientierter werden muss*“, „*Freunde überreden das Rad anstatt dem Auto zu nehmen*“ und allgemeiner formuliert „*Vorbild sein*“, „*Dialog ermöglichen!*“ und „*tolanter sein*“. Abschließend lassen sich Beiträge unter der Kategorie **Aufmerksamkeit erzeugen** (3 Nennungen) fassen. Dieser Aspekt wird an anderer Stelle in der Umfrage noch ausführlicher aufgenommen.

Mehr Vielfalt auf Stuttgarts Straßen! So kann ich dazu beitragen: (N=52)	
<b>Autoverzicht/zu Fuß gehen, Rad fahren und ÖPNV nutzen</b> (28 Nennungen).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „jeden Tag mit dem Fahrrad auf die Arbeit, auch wenn die Autofahrer hupen“</li> <li>- „mit meiner Art der Mobilität Präsenz zeigen“</li> <li>- „öffters skaten, dass es andere sehen“</li> <li>- „weniger Auto fahren“</li> </ul>
<b>Politisches Engagement und Aktivismus</b> (17 Nennungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „critical mass unterstützen“</li> <li>- „an Demos teilnehmen“</li> <li>- „entsprechende Veranstaltungen unterstützen“</li> <li>- „Proletarische Wut“</li> <li>- „Protest!“</li> </ul>
<b>„Vorbild sein“ und andere zum Mitmachen bewegen</b> (11 Nennungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „Leute zum Fahrradfahren bewegen“</li> <li>- „Vorbild sein“</li> <li>- „Dialog ermöglichen!“</li> <li>- „andere dazu motivieren = weniger Autos = mehr Platz für Fahrräder“</li> <li>- „Solche Veranstaltungen besuchen/veranstalten“</li> <li>- „Die Menschen in meinem Freundeskreis aufmerksam machen, dass unsere Stadt menschenorientierter werden muss“</li> <li>- „tolanter sein“</li> <li>- „Freunde überreden das Rad anstatt dem Auto zu nehmen“</li> </ul>
<b>Aufmerksamkeit erzeugen allg.</b> (3 Nennungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „Aufmerksamkeit erzeugen“</li> <li>- „mitmachen/unterstützen :)“</li> </ul>

Tabelle 16: Persönlicher Beitrag zu mehr Vielfalt auf der Straße (Umfrage HDYR)

Quelle: Eigene Darstellung



öffentlichen Plätze in der Stadt nutzen wollen“ und „ein Zeichen für alternative Mobilität“ zu setzen.

Die Kategorie **Vielfalt macht Spaß** (11 Nennungen) weist auf Spaß und die eigene (Bewegungs)Erfahrung als einen geeigneten Zugang hin, um niedrighschwellig Aufmerksamkeit zu erzeugen und die Diskussion über Mobilität anzuregen. So war ein Erfolgskriterium des Realexperiments, dass Spaß an Fortbewegung und Mobilität gefördert und sichtbar gemacht wird. Daran knüpfen die Kategorien **Gemeinschaft verbindet** (6 Nennungen) und **„Spielräume“ als Motivator** (2 Nennungen) an, die ebenfalls auf einen positiven, emotionalen mit Spaß verbundenen Zugang zur Frage *„Wie können wir eine städtische Debatte über Mobilität anregen?“* verweisen. Ergänzend dazu können die Wünsche nach weiteren Veranstaltungen wie HDYR gelesen werden (siehe Veranstaltungsfeedback).

Die Kategorie **Kritik am Autoverkehr** (10 Nennungen) deckt sich mit den oben genannten Wünschen nach einer Reduzierung des PKW-Verkehrs und (mehr) autofreien Zonen und Zeiträumen (siehe Frage nach Wünschen für „Mehr Vielfalt auf Stuttgarts Straßen!“). Die Kritik am Autoverkehr bezieht sich an dieser Stelle auf den verhältnismäßig großen Raum, den er einnimmt. Damit einher geht die Forderung nach der (Rück)Eroberung des Stadtraums und steht dadurch der Kategorie **Öffentlicher Raum** nahe, in der die Forderung die „Straßen [gehören] allen Verkehrsteilnehmern!“ zentral ist.

Wir brauchen Veranstaltungen wie diese, weil ... (N=62)	
<b>Aufmerksamkeit erzeugen/ (Bewusstseins)Wandel anstoßen</b> (27 Nennungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „sich so ein neues Bewusstsein ausbilden kann“</li> <li>- „sie aufmerksam machen und bewussten Umgang fördern“</li> <li>- „man ein Gefühl dafür bekommt, wie viel Raum den Autos vorbehalten wird und was es für eine Qualität hat, diesen Raum den Menschen zugänglich zu machen“</li> <li>- „damit eine Debatte darüber angestoßen wird, für wen und was wir unsere öffentlichen Plätze in der Stadt nutzen wollen.“</li> <li>- „sie zeigen wie die Flächen, die für Straßenverkehr verschwendet werden besser genutzt werden könnten“</li> <li>- „wir alle dazu anregen müssen die momentane Verkehrssituation zu überdenken“</li> <li>- „sie das Auto als (Haupt-) Verkehrsmittel in der Stadt infrage stellt“</li> <li>- „ein Zeichen für alternative Mobilität ist“</li> </ul>
<b>Vielfalt macht Spaß</b> (11 Nennungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „ist Spaß und Sport“</li> <li>- „sie Spaß machen und zeigen wie der Straßenraum aussehen könnte ohne Autoverkehr“</li> <li>- „es die Stadt bunter macht und das Leben schöner“</li> <li>- „FUNNY is important“</li> </ul>
<b>Kritik am Autoverkehr</b> (10 Nennungen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „um mehr vom Autoverkehr wegzukommen!“</li> <li>- „es in Stuttgart viel zu viele Autos gibt“</li> <li>- „es genug Platz für Autos in Stuttgart gibt! Bzw. zu viel!“</li> <li>- „es kein Platz für Menschen gibt. Viel Platz für Autos, wenig für Menschen.“</li> <li>- „es doch bitte mehr Menschen als Autos in der Stadt gibt, ich möchte nicht verdrängt werden“</li> <li>- „die Stadt den Menschen gehört und nicht den Autos“</li> </ul>

<b>Gemeinschaft verbindet</b> (6 Nennungen)	- „man hierdurch nicht nur Menschen zusammenführt, sondern auch etwas für die Umwelt tut“ - „schöne Gemeinsamkeit open air“ - „es die Gemeinschaft fördert“ - „sie Leute verbindet und entschleunigt“
<b>Öffentlicher Raum</b> (2 Nennungen)	- „Straßen allen Verkehrsteilnehmern gehören!“ - „wir müssen den öffentlichen Raum wieder erobern.“
<b>„Spielräume“ als Motivator</b> (2 Nennungen)	- „man Leute zu anderen Bewegungen in der Stadt treibt“ - „es die Menschen dazu motiviert rauszugehen und alternative Bewegungsmittel zu benutzen“
<b>Sonstiges</b> (6 Nennungen)	- „sie einen Mehrwert für die Stadt darstellt“

Tabelle 17: Bedeutung Veranstaltungsformat für nachhaltigen Mobilitätswandel  
Quelle: Eigene Darstellung

### Wo rollst Du? Wo würdest Du gerne rollen? (Mapping)

Auffällig ist, dass bei der Bestandsaufnahme, wo die Teilnehmer\*innen im Moment rollen, deutlich weniger eingezeichnet wurde. Dies deutet darauf hin, dass die Frage nach den Wünschen mehr Personen ansprach und, dass ein Mehrbedarf an Möglichkeiten vorhanden ist. Die Möglichkeit Wünsche zu äußern, wurde auch in der Umfrage (siehe oben) ausführlich genutzt. Teilweise decken sich jedoch die tatsächlich gefahrenen und die Wunschrouten. Allerdings zeigen die Karten deutlich, dass einige Teilnehmer\*innen gerne klare „Abkürzungen“ nehmen möchten, wie z. B. die Autos durch Tunnel (Wagenburg- oder Heschl-Tunnel) bzw. mehr auf den Hauptstraßen fahren möchten. Dadurch würden auch Kreisverkehre wie beispielsweise der Österreichische Platz mehr in Anspruch genommen. Auf der Status-quo-Karte wurden diese Wege fast komplett außen vorgelassen. Zudem zeigt sich der Wunsch nach schönen Routen, z. B. im Grünen an den Weinbergen oder am Neckar entlang.



Abbildung 16: Teilnehmer\*innen-Umfrage, wo die aktuellen Wege entlangführen  
© Thomas Rustemeyer

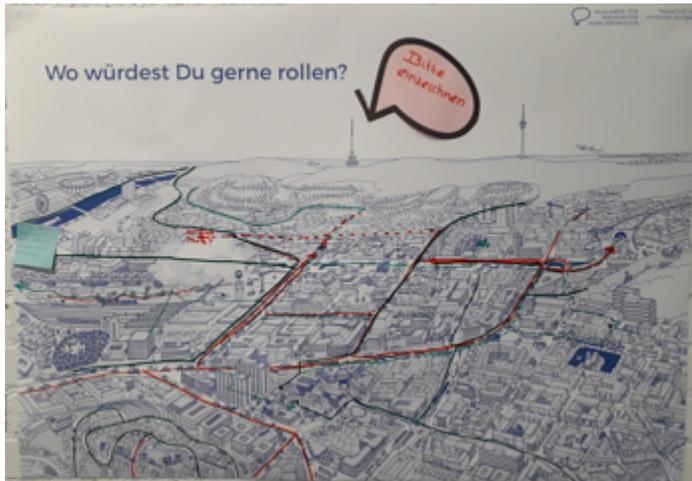


Abbildung 17: Teilnehmer\*innen-Umfrage, wo sie gerne fahren möchten  
© Thomas Rustemeyer

#### 4.2.5 (Veränderungs)Potentiale und Fazit

Das Realexperiment HDYR wurde von den Fragen geleitet, (1) „(Wie) kann mehr Aufmerksamkeit und Akzeptanz für Minderheiten/alternative Fortbewegungsmittel im Straßenraum geschaffen werden?“ und (2) „(Wie) kann Mobilität/Fortbewegung in der Stadt Spaß machen?“

Ad (1) Das Format einer Mobilitätsdemonstration des Realexperiments erwies sich als geeignet, um – zumindest im Rahmen der Veranstaltung – Aufmerksamkeit für Minderheiten im Straßenraum zu schaffen. Potentiale darüber hinaus, nachhaltig Akzeptanz und eine Sichtbarkeit für diese Minderheiten zu erreichen, liegen in der Verstärkung weiterer Aktionen mit ähnlicher Zielsetzung. Dies muss weiter exploriert werden. Mit dem Format und den begleitenden Aktionen von HDYR (Umfrage, Mapping, Infostand) gelang es zudem, die Diskussion zu der Frage „Wie können wir eine städtische Debatte über Mobilität anregen?“ zu öffnen. Die hohe Beteiligung an der Befragung und die Antworten zeigen, dass der Bedarf Wünsche zu äußern, vorhanden ist und, dass viele Ideen und Vorstellungen ebenso wie die aktive Bereitschaft etwas zu ändern, vorhanden sind. Hier liegen Potentiale, an die angeknüpft werden kann.

Ad (2) Der Aspekt Spaß und Bewegung war im Realexperiment HDYR zentral. Die Aktion zeigte, wie dieser Aspekt erfolgreich mit einer mobilitätspolitischen Botschaft verbunden und damit eine Diskussion angeregt werden kann. Emotion und eigene Bewegungserfahrung bilden einen Zugang hierzu. Belege dafür finden sich in der Umfrage. Spielräume zum Ausprobieren und die Flexibilisierung des Straßenraums sind – entsprechend dem Feedback – ein Faktor, wie zu mehr Spaß in der innerstädtischen Mobilität beigetragen werden kann.

Für das Realexperiment HDYR wurden unterschiedliche Ziele und Erfolgskriterien aufgestellt. Inwiefern diese im Einzelnen erreicht wurden, zeigt die folgende zusammenfassende Tabelle:

Ziel/Erfolgskriterium	Erfolg?	Begründung
Aufmerksamkeit für/Sichtbarkeit von Rollschuhfahrer*innen (als Symbol für Minderheiten im Straßenverkehr) und andere alternative Fortbewegungsmittel	Temporär erreicht	Während der Veranstaltung ergab sich ein Bild des Straßenraums, das in sehr starkem Kontrast zur sonstigen autodominierten Nutzung steht.
Anstoß und Anregen einer Diskussion zum Thema nachhaltige Mobilität	Teilweise erreicht	Die hohe Besucherfrequenz am Infostand und hohe Beteiligung an der Umfrage sowie die Antworten zeigen die Auseinandersetzung während der Veranstaltung mit dem Thema auf. Die Möglichkeit eigene Wünsche und Vorstellungen zu artikulieren wurde ausgiebig genutzt.  Über den Teilnehmer*innenkreis und die Aktion hinaus, wurde das Ziel nur eingeschränkt erreicht. Es entstand ein Pressebericht (siehe Anhang), kaum Aktivität in Social-Media-Kanälen.
Spielraum und Motivation zum Ausprobieren und „anders rollen“	Erreicht	Darauf verweisen die hohe Beteiligung an der Aktion und die Nutzung des Rollschuhverleihs sowie zahlreiche Aussagen (es hat Spaß gemacht und motiviert „anders zu rollen“, es braucht mehr solcher Aktionen) und das schriftliche Feedback in der Umfrage.
Spaß an Fortbewegung/Mobilität	Erreicht	
(Zurück)Gewinnung von Flexibilität im Straßenraum	Temporär erreicht	Die Straßensperrung für Autos war im Rahmen der Mobilitätsdemonstration möglich und der Straßenraum wurde im entsprechenden Zeitraum intensiv von vielfältigen Verkehrsmitteln bunt genutzt. Die Befragung zeigt den Wunsch und die Hoffnung nach vergleichbaren (häufigeren oder regelmäßigen) Aktionen auf.

*Tabelle 18: Überblick Erfolgskriterien HDYR  
Quelle: Eigene Darstellung*

#### 4.2.6 Weiterführende Fragen und Herausforderungen

Die Aktion von HDYR hat interessierte, vor allem junge Stadtbewohner\*innen auf einer emotionalen Ebene aktiviert. Insbesondere die Umfrage zeigte, dass unter den Teilnehmer\*innen ähnliche Einstellungen gegenüber Nachhaltigkeit und Mobilität verbreitet sind. Eine Herausforderung für weitere Aktionen wäre, den Teilnehmendenradius zu erweitern und eine Diskussion anzustoßen, die gesellschaftlich breiter wahrgenommen wird.

Aus diesen Gedanken und der Veranstaltung ergeben sich weitere Fragen, die bei einer Wiederholung der Aktion tiefergehend geprüft werden könnten:

- Welche nachhaltigen Effekte hatte die Veranstaltung angestoßen?
- Kann eine Aktion wie HDYR eine veränderte Wahrnehmung oder ein neues Bewusstsein für den Aktionsraum schaffen?
- Wie kann über eine junge, mobilitätsaffine Gruppe hinaus mehr Aufmerksamkeit (und auch mehr Teilnehmer\*innen) für solche Aktionen generiert werden?
- Stoßen bei einer regelmäßigen Durchführung neue Personengruppen hinzu?

### 4.3 Realexperiment STUTTGARTER LUFTBAHN

Das Realexperiment **Stuttgarter Luftbahn** hatte – ausgehend von den Werken Jules Vernes – eine utopische Erzählung im Fokus. Die Gruppe beschreibt die fiktive Geschichte der Stuttgarter Luftbahn, die Ingenieure zwischen 1895 und 1929 entworfen haben sollen. Dazu wurde vor dem Stuttgarter Stadtmuseum *StadtPalais* ein vier Meter hoher Uhrenturm gebaut. Dieser Uhrenturm stellte ein Nachbauwerk der „eigentlichen Station“ dar. Abbildung 18 zeigt den Uhrenturm vor dem StadtPalais.

Ziel des Realexperimentes Stuttgarter Luftbahn war es, neue Wege zu suchen, wie wir über Mobilität diskutieren und kreativ darüber nachdenken können. Die utopische Erzählung sollte dabei Ausgangspunkt für Aktionen rund um den Uhrenturm sein, der von Anfang Oktober 2019 bis Anfang März 2020 vor dem StadtPalais stand.



Abbildung 18: Uhrenturm mit Bau- und Projekt-Team des RNM  
© Dominik Hehn

**Was?** Ein gebauter Uhrenturm als Teil einer Heißluftballon-Station und eine fiktive Geschichte über den Versuch eine Luftbahn in Stuttgart als Nahverkehrssystem Ende des ausgehenden 19. Jahrhunderts, Anfang des 20. Jahrhunderts. Der Uhrenturm und die Geschichte sollten irritieren und zum Nachdenken über Mobilität anregen.

**Wo?** Vor dem StadtPalais – Museum für Stuttgart, Konrad-Adenauer-Straße 2, 70173 Stuttgart

**Wann?** Oktober 2019 bis März 2020

#### **Ablauf**

Eröffnung 04.10.19

Montage Reihe Theater Rampe 28.10.19

Abbau 11.03.20

**Modus:** Wissensgenerierung, da Narrativ und Uhrenturm genutzt werden sollten, um alternatives bzw. innovatives Denken anzuregen.

**Überzeugungen und Wertvorstellungen:** Innovationsfähigkeit, Experimentierfreude, Phantasie und Kreativität

**Zielgruppe(n):** Besucher\*innen StadtPalais und Theater Rampe, Stuttgarter Stadtgesellschaft

**Stadtgestalterische Ziele:** Auslösen von Irritation und Vermittlung einer Utopie durch (provisorische) Architektur

**Konzept:** Christian Kohler

**Umsetzung:** Ginster Bauer, Carla Feine, Felix Fernkorn, Justus Günthermann

**Kooperationspartner:** StadtPalais Stuttgart, Theater Rampe

**Gesammelte Materialien:** Umfragebögen, Prozessdokumentation der Studierenden, fiktive Geschichte zur Stuttgarter Luftbahn, Flyer, Ausstellungstafeln

[#fünfvorzwölf](#) [#stuttgarterluftbahn](#) [#modellbau](#) [#unistuttgart](#) [#architecturestudents](#) [#architecture](#) [#schattenwurf](#) [#bauwerk](#) [#baldin](#) [#Stuttgart](#) [#Studenten](#) [#baldfertig](#) [#heißluftballon](#) [#heißluftballonstation](#) [#zimmerei](#) [#Holzbau](#) [#woodworking](#) [#Holz](#) [#confusion](#) [#solution](#) [#charlottenplatz](#) [#architekturunistuttgart](#) [#autolärm](#) [#stadtpalais](#) [#Aufbau](#) [#futurelab](#) [#Luftbahnfahrerinnen](#) [#history](#) [#vision](#) [#luftschloss](#) [#realexperiment](#) [#reallabor](#) [#theaterrampe](#) [#architektur](#) [#ausstellung](#) [#zahnradbahn](#)

*Tabelle 19: In a nutshell: Die Stuttgarter Luftbahn mit Beschreibungskriterien*

*Quelle: Eigene Darstellung*

#### 4.3.1. Leitfragen, Ziele und Erfolgskriterien

Aus dem oben beschriebenen Ziel der Stuttgarter Luftbahn wurden zwei Leitfragen aufgeteilt:

1. Wird durch ein Bauwerk und eine utopische Erzählung eine Irritation bei Pasant\*innen ausgelöst, die zum Nachdenken über Mobilität anregt?
2. Wie lassen sich utopische Erzählungen kreativ nutzen, um einen Diskurs/eine Debatte über Mobilität anzuregen?

Durch die Stuttgarter Luftbahn soll das Thema Mobilität als Diskussionsgegenstand Platz im öffentlichen Raum einnehmen und öffentlich wahrgenommen werden. Das Ziel ist das Generieren von Aufmerksamkeit und Anregen einer möglichst breiten gesellschaftlichen Debatte. Durch die kreative, bildliche Darstellung einer Utopie sollen neue Ideen zur Mobilität angeregt werden. Die Stuttgarter Luftbahn soll so gestaltet

werden, dass die Menschen zunächst an deren Existenz in der Vergangenheit glauben.

Kurz zusammengefasst, wurden im Methodenworkshop u. a. folgende Ziele für das Realexperiment gesetzt:

- Der Uhrenturm und die Geschichte der Stuttgarter Luftbahn werden öffentlich wahrgenommen/erfahren Aufmerksamkeit.
- Eine breite öffentliche Debatte wird angeregt.
- Neue Ideen zu einer nachhaltigen Mobilität entstehen.
- Eine Utopie wird im städtischen Raum (räumlich) sichtbar.

#### 4.3.2 Vorgehen und Methoden

Um eine Evaluation durchzuführen und Veränderungen durch das Realexperiment erfassen zu können, wurden mehrere Methoden angewandt, die im Folgenden kurz beschrieben werden.

##### **Teilstandardisierte Beobachtungen**

Um das Realexperiment der Stuttgarter Luftbahn auszuwerten, wurden an neun Tagen zu verschiedenen Uhrzeiten im Zeitraum vom 05.10.19 bis 26.10.19 **Beobachtungen** durchgeführt. Dabei wurde notiert, ob die Menschen vorbeigehen, die Luftbahn angucken oder gar stehen bleiben. Bei den Stehenbleibenden wurde versucht die Reaktion als positiv, negativ oder neutral zu werten. Auch wurden weitere Beobachtungen und vor Ort wie stattfindende Veranstaltungen oder das Wetter notiert. In einer Skizze konnten Auffälligkeiten bei den Wegen der Personen festgehalten werden, die ein besonderes Interesse an dem Uhrenturm zeigten. Insgesamt gab es 17 Beobachtungszeitpunkte, welche an den Wochentagen Dienstag (n=7); Samstag (n=6) und Sonntag (n=4) sowohl mittags als auch nachmittags durchgeführt wurden. Während den Beobachtungen fand immer normaler Museumsbetrieb statt, zusätzlich dazu an manchen Tagen Kinderveranstaltungen (wie Kinderferienprogramm) oder Stadtführungen. Des Weiteren waren während der Beobachtungen Herbstferien und Uhrzeitumstellung, welche es bei Beobachtungen gegen Abend erschwerte, die Gesichter bzw. Reaktionen zu erkennen.<sup>27</sup>

##### **Teil-standardisierte Umfrage & Flyer**

Neben der Beobachtung wurde im StadtPalais eine **Umfrage** ausgelegt, an der Besucher\*innen teilnehmen konnten, welche neben dem Flyer zur Stuttgarter Luftbahn im Foyer des StadtPalais lag. Die Umfrage sollte auf eine niedrigschwellige Weise zum Nachdenken über Mobilität anregen. Aus diesem Grund wurde diese kurz und möglichst spielerisch gestaltet, wodurch sie auch zum Mitnehmen einlud. Insgesamt wurde der Fragebogen nur von neun Personen ausgefüllt, allerdings wurden ca. 80 Fragebögen ausgelegt und auch mitgenommen, da zu einem späteren Zeitpunkt nachgelegt werden musste. Demnach wurden die Fragebögen wahr- und mitgenommen, allerdings nicht vor Ort ausgefüllt und an das Personal weitergegeben.<sup>28</sup> Der Initiator gestaltete einen **Flyer** zur Stuttgarter Luftbahn, um Besucher\*innen nähere Informationen darüber zur Verfügung zu stellen. Darin waren Bilder zu sehen, die die Studierenden im Laufe der Zeit für die Geschichte bearbeitet haben. Zusätzlich waren Informationen zur fiktiven Geschichte enthalten. Im Flyer beschrieben wurde:

---

<sup>27</sup> Der Beobachtungsbogen ist im Anhang einzusehen.

<sup>28</sup> Der Umfragebogen befindet sich im Anhang.

- „Die erste Strecke“
- „System des Fortschritts“
- „Die Luftbahnfahrerinnen“
- „Wiedereinführung“
- „Niedergang“
- sowie die Biografie von „Albert Haug“

### **Social-Media Recherche & Analyse**

Nachdem die Realexperimente abgeschlossen waren, wurde in den Social-Media-Kanälen (Facebook, Instagram) analysiert, wie viele und welche Kommentare geschrieben wurden. Dafür wurde auf den Accounts Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, StadtPalais Stuttgart und Stuttgarter Luftbahn nach Aktivitäten gesucht. Die Stuttgarter Luftbahn besaß nur einen Instagram Account. Kommentare zur Stuttgarter Luftbahn wurden auf den Seiten des Stuttgarter StadtPalais und des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur gefunden. Zusätzlich fanden sich auch Verlinkungen auf die Seiten des *Theater Rampe* und des Ingenieurbüros *KnippersHelbig*.

### **Schriftliche Befragung**

An das *StadtPalais Stuttgart* und das *Theater Rampe* wurde nach dem Ende des Realexperiments ein Reflektionsbogen mit offenen Fragen gesandt. Die Fragen sollten die Erfahrungen der Kooperationspartner\*innen einholen. Da sich je nach Kooperationspartner\*in die Ausstellungsstücke unterschieden, fiel die schriftliche Befragung leicht anders aus. Konkret wurde in beiden Fällen nach den Reaktionen der Besucher\*innen gefragt, in Bezug auf den Uhrenturm und die Geschichte der Stuttgarter Luftbahn. Zusätzlich wurde danach gefragt, ob es ein Ereignis gab, was besonders hervorzuheben sei und was die befragte Person aus dem Realexperiment gelernt hat. Aufgrund der Corona-Krise wurde der Bogen per Mail verschickt und in Stichworten ausgefüllt. Der Fragebogen wurde jeweils von einer Mitarbeiterin des *StadtPalais* und des *Theater Rampe* ausgefüllt, die von Seiten der Kooperationspartner\*innen das Realexperiment betreuten.<sup>29</sup>

### **Aktionen und Veranstaltungen**

Während der Uhrenturm vor dem StadtPalais stand, hingen im Theater Rampe Tafeln aus, die die fiktive Geschichte der Stuttgarter Luftbahn präsentierten. Dazu gab es im Rahmen der Montage Reihe<sup>30</sup> am Montagabend, 28.10.19 eine einstündige Präsentation, wo zwei Initiatoren des Realexperimentes die Geschichte der Stuttgarter Luftbahn erzählten.

Zudem gab es am 17.10.19 eine Diskussionsrunde im StadtPalais mit Prof. Martina Baum (Leiterin des Städtebau Instituts der Universität Stuttgart), Dr. Torben Giese (Museumsdirektor des StadtPalais), Susanne Scherz (Leiterin der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Stuttgart), Andreas Hofer (Intendant der IBA'27), Michael Schneider (Leiter der Holzwerkstatt, Universität Stuttgart) und Cristina Estanislao (Studentin der Architektur und Stadtplanung, Universität Stuttgart). Die Diskussionsrunde handelte

<sup>29</sup> Konkret handelte es sich bei dem Reflexionsbogen an das StadtPalais um folgende Fragen: 1. Wie wurde der Uhrenturm von den Mitarbeiter\*innen des StadtPalais wahrgenommen?; 2. Was hat sich durch den Uhrenturm vor dem StadtPalais geändert?; 3. Wie haben die Besucher\*innen auf den Uhrenturm reagiert?; 4. Wie haben die Besucher\*innen auf die Geschichte der Stuttgarter Luftbahn reagiert?; 5. Welche Reaktion hat Dich besonders berührt/ist Dir besonders in Erinnerung geblieben?; 6. Was nimmst Du von dem Projekt mit? Was hast Du gelernt?; 7. Gibt es noch etwas, das Du gerne loswerden möchtest?

Frage 1 wurde in der schriftlichen Befragung am Theater Rampe nicht gestellt.

<sup>30</sup> Jeden Montag findet im Theater Rampe die „Montage Reihe“ statt. Weitere Informationen unter <http://www.montage-gruppe.de>

davon, warum Realexperimente – aus unterschiedlichen Perspektiven – wichtig für die Stadtentwicklung sind. Christian Kohler stellte im Rahmen der Veranstaltung seine Geschichte der Stuttgarter Luftbahn vor.

#### 4.3.3 Ortsbeschreibung – *StadtPalais Museum für Stuttgart*

Das *StadtPalais – Museum für Stuttgart* liegt im Zentrum von Stuttgart in fußläufiger Distanz zum Schlossplatz, zur Einkaufsmeile Königstraße, großen Kultureinrichtungen sowie dem Landtag. Es befindet sich an der Haltestelle Charlottenplatz, die einen zentralen Umsteigeknotenpunkt im Stadtverkehr darstellt.

Der Standort vor dem StadtPalais ist zwar überwiegend ein Transitort in unmittelbarer Nähe zu einer vielbefahrenen Bundesstraße, die Wahrnehmung des Ortes wird jedoch vor allem durch das mächtige, alte Gebäude geprägt. Das heutige Stadtmuseum war der Wohnsitz des letzten Königs von Württemberg, Wilhelm II. Der Gehsteig vor dem Museum ist großzügig und durch einen breiten Grünstreifen mit Hecken von der Fahrbahn getrennt. Vor den Gebäudeflügeln sind ebenfalls kleine Wiesen mit vereinzelt Bäumen. Vor dem Museum stehen regelmäßig Installationen. Zeitgleich zum Uhrenturm der Stuttgarter Luftbahn wurde auf der anderen Seite der breiten Eingangstreppe eine „Datenbank“ aufgebaut (große Betonbank mit bunten Aufdrucken auf der Sitzfläche)<sup>31</sup> (siehe Abbildung 19).

Am StadtPalais wurde ein Uhrenturm als „Nachbildung“ der Luftbahn-Haltestelle aufgebaut. Passant\*innen erwarten vor dem Museum eher ein „Kunstobjekt“ oder eine Installation, als am ÖP, wo der Turm ursprünglich geplant war. Das Setting am StadtPalais ist somit von der Wirkung des Museums geprägt.



Abbildung 19: Aufbau des Stuttgarter Luftbahn Uhrenturms

© Hanna Noller

Anmerkungen: Zu sehen ist der rechte Aufgangsbogen und die Treppe vor dem StadtPalais sowie die Datenbank.

<sup>31</sup> Weitere Informationen zur Datenbank gefertigt von Eric Sturm: <https://www.stadtpalais-stuttgart.de/ausstellungen/datenbank-kunst-im-museumsgarten/> (Letzter Zugriff am: 20.07.20)

#### 4.3.4 Ergebnisse

##### Wer ist vor Ort? Wie bewegen sich die Personen vor Ort? (Beobachtungen)

Der Uhrenturm wird überwiegend von Fußgänger\*innen passiert, da der Standort an einen Gehweg grenzt. Personen, die ins Museum oder zu einer der vielen Veranstaltungen im Museum gehen, führt ihr Weg direkt an dem Objekt vorbei. Im gesamten Beobachtungszeitraum von insgesamt 17 Stunden wurden 1719 Passant\*innen gezählt, durchschnittlich 101 pro Stunde.

Durch den Standort mitten in Stuttgart fallen vor dem StadtPalais besonders häufig genutzte Wege auf, die in keinem Zusammenhang mit dem Uhrenturm stehen. Der Gehweg vor dem StadtPalais ist häufig frequentiert, sowohl in U-Bahn Richtung (U) als auch in Richtung der Treppen, die zur Ampel führen. Besucher\*innen, die zum StadtPalais kommen, nutzen häufig den rechten (oder linken) Bogenaufgang. Verlassen Personen das Museum, wird eher die Treppe frequentiert oder der rechte Bogenaufgang zur U-Bahn hin. Abbildung 20 zeigt beispielhaft die genutzten Wege vor dem StadtPalais unabhängig von dem Luftbahnturm.

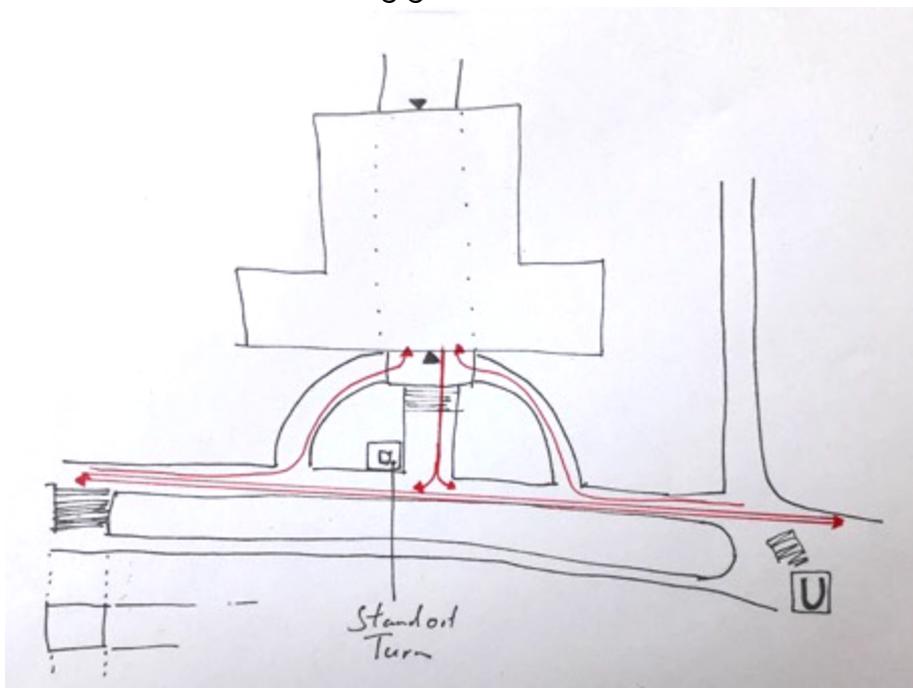


Abbildung 20: Ströme der Passant\*innen am StadtPalais  
© Handzeichnung Christian Kohler

##### Was passiert? Welche Angebote werden genutzt? (Beobachtungen)

Im Folgenden werden die Beobachtungen vor Ort und die Schlussfolgerungen aus diesen genauer beschrieben.

##### Allgemeine Informationen

Da viele der Passant\*innen auf dem Weg ins Museum sind, stellen sie eher keine repräsentative Abbildung der Bevölkerung dar. Die Museumsbesucher\*innen sind vermutlich in ihrer Freizeit unterwegs und schenken daher ihrer Umgebung, inklusive des Uhrenturms, mehr Beachtung.

Andere Passant\*innen haben es sichtbar eilig, sie sind möglicherweise auf dem Weg zur Haltestelle. Außerdem ist davon auszugehen, dass vermutlich einige Passant\*innen wiederholt oder sogar regelmäßig an dem Turm vorbei gehen (bspw. Anwohner\*innen oder Personen auf dem Arbeitsweg). Das bedeutet, dass möglicherweise Personen in diesem Zeitraum passieren, die eventuell schon nach Informationen gesucht haben und nun nur noch daran vorbeigehen.

Die Treppe zum Eingang des StadtPalais wird als Aufenthaltsort genutzt. Menschen sitzen dort mit Blick auf den Uhrenturm und auf die Stadt häufig auch länger, treffen sich und trinken Getränke aus dem Museumscafé draußen in der Sonne.

Die Auseinandersetzung der Passant\*innen mit dem Uhrenturm vor dem StadtPalais ist sehr differenziert zu betrachten. Tabelle 20 zeigt hier, welche unterschiedlichen Ebenen zu beobachten waren. Dabei ist zu beachten, dass sich die Kategorien nicht unbedingt gegenseitig ausschließen. Aus der Tabelle lassen sich ebenfalls keine Schlussfolgerungen darüber ziehen, wie häufig gewisse Kategorien eingetroffen sind.

						
<b>Was passiert?</b>	<p><b>Vorbeilaufen</b></p> <p>Die meisten Menschen passieren den Turm, ohne dass feststellbar ist, ob sie diesen wahrnehmen (Passant*innen schauen nicht in die Richtung).</p>	<p><b>Erblicken &amp; bemerken</b></p> <p>Personen betrachten den Turm beim Vorbeigehen. Manche Passant*innen schauen immer wieder hoch oder drehen sich zum Uhrenturm um.</p>	<p><b>Betrachten &amp; Hinweise suchen</b></p> <p>Passant*innen gehen zielstrebig auf den Uhrenturm zu, schauen ihn genauer/länger an und suchen nach weiteren Informationen am Uhrenturm (ohne dass sie danach ins StadtPalais gehen). Daran zu erkennen, dass sie das kleine Schild am Fuße des Turms anschauen. Manche Passant*innen schauen den Turm an und murmeln den Namen „Luftbahn“.</p>	<p><b>Dokumentieren</b></p> <p>Bei manchen Passant*innen ist sichtbar, dass der Uhrenturm im Vorbeigehen fotografiert wird. Manche, die aus dem StadtPalais kommen, haben möglicherweise genauere Informationen/Flyer dazu. Manche kommen allerdings zielstrebig, um den Turm zu fotografieren, und gehen wieder ohne z. B. ins StadtPalais zu gehen.</p>	<p><b>Austausch &amp; Gespräche</b></p> <p>Bei vorbeigehenden Gruppen (zwei und mehr Personen) löst der Turm Gesprächssituationen untereinander aus. Zitat einer Person in einer Gruppe „... <i>Luftbahn, aber ob die wirklich geflogen ist, weiß ich auch nicht.</i>“ Daraus folgt häufiger, dass die Passant*innen entweder auf den Turm zugehen oder diesen genauer anschauen.</p>	<p><b>Interaktion mit Objekt</b></p> <p>Turm wird vor allem bei gutem Wetter von Erwachsenen als Sitzgelegenheit genutzt. Kinder nutzen die ersten „Stufen“ zum Klettern.</p>
<b>Schlussfolgerung?</b>	<p>Vermutlich passieren einige Personen wiederholt bzw. regelmäßig (möglicherweise Anwohner*innen, Personen auf dem Arbeitsweg).</p>	<p>Der Uhrenturm weckt Interesse und zieht Aufmerksamkeit auf sich. Möglicherweise von Personen, die keinerlei Informationen zum Turm haben (können).</p>	<p>Das Verhalten einiger Personen lässt vermuten, dass ein höheres Interesse bezüglich der Luftbahn bzw. nach mehr Informationen zum Projekt besteht.</p>	<p>Uhrenturm wird vielleicht als interessantes, schönes Objekt gesehen. Es ist davon auszugehen, dass der Turm durch die Fotoaufnahmen weiter in Umlauf kommen wird. Keine Aussagen darüber möglich, was darüber gesprochen wird.</p>	<p>Bei manchen Personen/Gruppen regt der Luftbahn-Turm zu Gesprächen und intensiveren Auseinandersetzung an. Welche Inhalte genau diskutiert werden und wie nachhaltig diese Gespräche sind, kann allerdings nicht beurteilt werden.</p>	<p>Grundsätzlich war erstmal keine Interaktion mit dem Turm angedacht. Manche Menschen (ob Klein oder Groß) finden (neue) Nutzungen wie Sitzgelegenheiten (Erwachsene) oder eine Klettermöglichkeit (Kinder). Dabei besteht weniger Interesse an der Luftbahn-Geschichte oder dem Uhrenturm, sondern daran das Objekt zu nutzen.</p>
	<p>Eine sichtbare Reaktion der beobachteten Personen zeigen ca. 30 Prozent. Ca. acht Prozent bleiben stehen, um die Installation genauer zu betrachten. Die Reaktionen wirken überwiegend neutral, in Einzelfällen positiv und kaum negativ. Wird die Gruppe der Kinder getrennt betrachtet, kann festgestellt werden, dass diese zwar den Uhrenturm seltener bemerken, dann jedoch etwas häufiger stehen bleiben (zwölf Prozent).</p>					

Tabelle 20: Intensität der beobachtbaren Auseinandersetzung mit dem Uhrenturm

Quelle: Eigene Darstellung

Anmerkungen: Die Kategorien schließen sich nicht zwangsläufig gegenseitig aus. Die Reihenfolge der Kategorien trifft grundsätzlich keine Aussage über die Häufigkeit der Ereignisse. Die Kategorien entstanden aus Notizen von den Beobachtungsbögen. In einer Skizze konnte eingetragen werden, was am und um den Turm herum passiert. In einer offenen Abfrage konnten besondere Ereignisse oder Kommentare festgehalten werden.

## Social-Media-Kanäle

Die Stuttgarter Luftbahn zielte darauf ab, dass eine Diskussion in der Stadtgesellschaft über neue Mobilitätsformen stattfindet. Auf dem Social-Media-Kanal Stuttgarter Luftbahn auf Instagram konnte die Öffentlichkeit am Bau des Uhrenturms teilnehmen. Das Feedback hierzu fiel positiv aus und bezog sich eher auf Design und Ästhetik. Nachdem der Uhrenturm stand, hat auch das StadtPalais Stuttgart wertschätzenden Bezug auf das Konzept der Stuttgarter Luftbahn genommen.

Eine Diskussion um Mobilität ist nicht angestoßen worden. Ein einziger Kommentar auf Facebook<sup>32</sup> nimmt negativen Bezug auf die Geschichte der Stuttgarter Luftbahn und hinterfragt, wie diese in Stuttgart hätte möglich sein sollen. Diskussionen in den Kommentaren, die sich aufeinander bezogen und eine differenzierte Auseinandersetzung mit der Geschichte andeuten, gab es allerdings nicht.

Die Posts der Stuttgarter Luftbahn wurden – neben den vereinzelt Kommentaren – zwar geliked. Allerdings sind die Zahlen zu gering, sodass eine Aufführung über den Zeitraum des Realexperimentes wenig Aufschluss für weitere Aussagen gibt.

## Umfrage

Der einfache Fragebogen zeigt, dass sich interessierte Personen durch die Idee der Stuttgarter Luftbahn angesprochen fühlen. Erste Anzeichen, wie die *Aussage „inspirierend und traumhaft, in dem Sinne, dass Menschen anfangen können, Mobilität als etwas Spannendes zu betrachten“* zeigen, dass es dazu anregen kann, anders bzw. fantasievoller über Mobilität nachzudenken. Ein Hinweis darauf könnte sein, dass die Wünsche und Utopien, die die Personen angeben, sehr unterschiedlich ausfallen.

Die Umfrage zeigt zudem, dass die Stuttgarter Luftbahn über viele unterschiedliche Kanäle entdeckt wurde. Für manche ist es schon bekannt (durch das Seminar „Provisorische Architektur“ oder das StadtPalais), andere werden durch das Vorbeigehen, Beiträge in Social Media oder der Zeitung aufmerksam.

Überwiegend haben die Personen, die den Fragebogen ausgefüllt haben, positive Assoziationen mit der Luftbahn. Andere finden die Idee grundsätzlich schön oder gut, bezweifeln aber die Praktikabilität einer Luftbahn und finden den ÖPNV (in Stuttgart) prinzipiell gut. Dadurch drücken sie dann eher ein ambivalentes Verhältnis zum Konzept der Luftbahn aus. Lediglich eine Person fand die Idee der Stuttgarter Luftbahn schlecht. So können sich sieben von neuen Leuten vorstellen, einmal mit der Stuttgarter Luftbahn zu fahren.

Allerdings deutet sich in den Fragebögen auch an, dass es zu der Stuttgarter Luftbahn mehr Erklärungen gebraucht hätte („Erklärungsbedürftig“).

---

<sup>32</sup> Auf der Seite des StadtPalais und des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur.

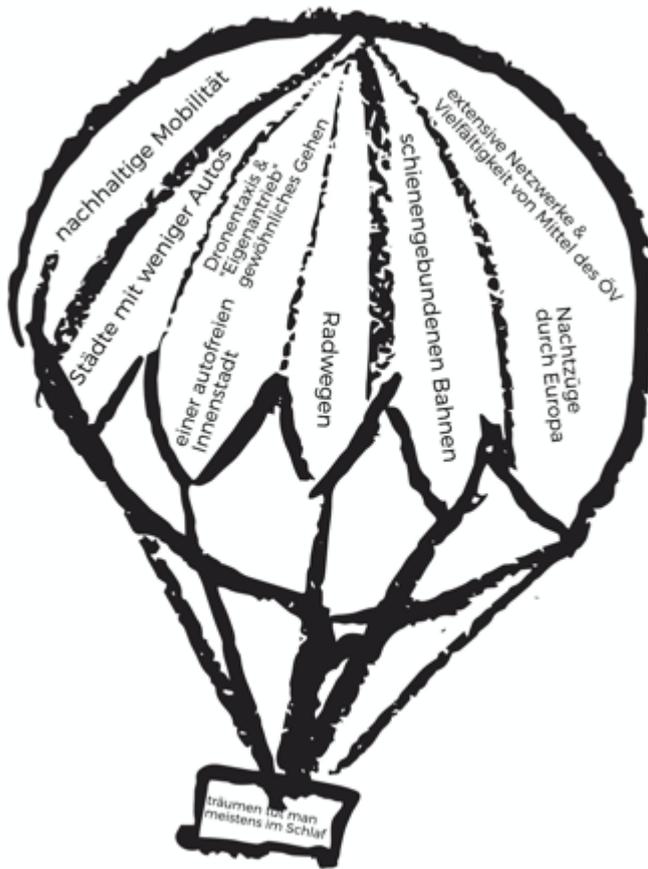


Abbildung 21: Umfragen-Antworten (gegenwärtige Träume)  
 Quelle: Eigene Darstellung

### Schriftliche Befragungen der Kooperationspartner

Ähnlich wie in den Social-Media-Kommentaren lobten die Besucher\*innen des StadtPalais, die hochwertige Installation, welche gut zur „*Ansicht des StadtPalais gepasst hat*“ (Reflexionsbogen 2019). Aus den Reflexionsbögen geht ebenfalls bestätigend hervor, dass der Uhrenturm auf Interesse stieß, Besucher\*innen stehen blieben und manche sogar zusätzlich ins Museum kamen, um über den Uhrenturm mehr erfahren zu können. Im Fall des Theater Rampe lasen sich die Besucher\*innen (vor und nach Veranstaltungen im Theater) die Tafeln durch. Die Reaktionen darauf sind hier sehr unterschiedlich: Manche fragen irritiert nach dem Wahrheitsgehalt, andere lachen gleich „*und freuen sich über die gut inszenierte Geschichte*“. Andere Besucher\*innen hinterfragen die Geschichte nicht „*und lesen die Tafeln wie auch die „echten“ Tafeln der Zacke gegenüber.*“

Am StadtPalais wurde auf die Nachfrage, wie die Besucher\*innen auf die Geschichte der Luftbahn reagierten, berichtet, dass durch die Handzettel/Flyer keine Nachfragen entstanden sind. Das StadtPalais hat sich eine Diskussion zur Mobilität in Stuttgart gewünscht und diese kam leider durch die vorhandenen Mittel nicht zu Stande.

Dennoch ist von einer schönen Anfrage zu berichten, bei der ein Besucher *„von der Geschichte der Stuttgarter Luftbahn [so] fasziniert war und gerne dazu einen Wikipedia-Eintrag verfasst hätte.“*<sup>33</sup> Das Theater Rampe sieht hier bestätigend das grundsätzliche Interesse der Besucher\*innen, sich die Informationstafeln vollständig durchzulesen.

Abschließend wurde gefragt, was der/die Mitarbeiter\*in des StadtPalais gelernt hat bzw. aus dem Projekt mitnimmt. So wurden Verbesserungsvorschläge zum einen für die Installation angebracht. Es hätten z. B. erklärende Tafeln mit der Geschichte direkt an dem Uhrenturm aufgehängt werden sollen. Die Tafeln hingen zwar im Theater Rampe zur Ausstellung, allerdings haben die Besucher\*innen *„die Verbindung zwischen den einzelnen Standorten teils nicht hergestellt.“* Dies ging ebenfalls aus dem Reflexionsbogen des Theater Rampe hervor. Zum anderen wurde angemerkt, dass begleitende Veranstaltungen sinnvoll gewesen wären, damit eine Diskussion in der Stadtgesellschaft angeregt wird. Denn die Erfahrungen des Theater Rampe zeigen, dass die Geschichte zur Stuttgarter Luftbahn gut angenommen wurde und der/die Mitarbeiter\*in schlussfolgert: *„dass durch gut erzählte, fiktive Vergangenheit Utopien für die Zukunft entwickelt werden können.“*

#### 4.3.5 (Veränderungs)Potentiale und Fazit

##### **Veränderungspotentiale durch einen Uhrenturm vor Ort**

Hier soll vor allem die Leitfrage beantwortet werden, ob **durch ein Bauwerk und eine utopische Erzählung eine Irritation bei Passant\*innen ausgelöst werden kann, die zum Nachdenken über Mobilität anregt.**

An einem Kulturort wie dem StadtPalais Stuttgart erwarten Besucher\*innen und Spaziergänger\*innen eher, dass dort Installationen wie der Uhrenturm der Stuttgarter Luftbahn stehen. Möglicherweise wird aus dieser provisorischen Architektur für manche Passant\*innen schnell ein ‚Kunstwerk‘, was nicht die erste Intention der Stuttgarter Luftbahn ist. Demnach ist es natürlich eine Herausforderung, mit einem Uhrenturm Aufmerksamkeit über das bloße Erblicken hinaus zu erregen.

Durch die Beobachtungen und Reaktionen vor Ort von Stuttgarter Bürger\*innen konnte gezeigt werden, dass der Turm für Interesse und Aufmerksamkeit gesorgt hat. Eine Verknüpfung von dem Bauwerk des Uhrenturms zur fiktiven Geschichte fiel jedoch schwer, da die Informationen für eine solche Verbindung nicht ausreichend waren. Dadurch konnte keine Diskussion angeregt werden und folglich keine konkreten Beobachtungen festgehalten werden, die zu einer Auswertung führten. Um die Utopie alleine durch ein Bauwerk real werden zu lassen, fehlten Informationen an den entsprechenden Stellen.

Festzuhalten ist folglich, dass durch den Uhrenturm eine Irritation ausgelöst wurde. Die Geschichte auf den Social-Media-Kanälen und den vorhandenen Informationen im StadtPalais hat zudem zu vereinzelt öffentlichem Interesse geführt. Eine Diskussion und ein Nachdenken über Mobilität wurde dadurch allerdings nicht erreicht.

##### **Veränderungspotentiale durch die Art und Weise, wie nach Mobilitätsvisionen gefragt wird**

Das Realexperiment der Stuttgarter Luftbahn fragte danach, **wie sich utopische Erzählungen kreativ nutzen lassen, um einen Diskurs/eine Debatte über Mobilität anzuregen?**

---

<sup>33</sup> Mit dem Besucher wurde ein Telefonat geführt und dieser über die fiktive Geschichte aufgeklärt. Nachdem der Besucher wusste, dass es sich „nur“ um eine Fiktion handelt, war die Person immer noch interessiert und wollte ein Gespräch mit dem Initiator führen.

Ein erster Versuch diese Frage zu beantworten, stellte die Umfrage dar, die auf eine spielerische Art und Weise, ausgehend vom Konzept der Stuttgarter Luftbahn, nach den persönlichen Mobilitätsvisionen und Träumen für die Zukunft fragte. Ein Indiz, dass dies geklappt hat, zeigt sich darin, dass die Rückmeldungen gewissenhaft ausgefüllt wurden und eine Bandbreite an unterschiedlichen Antworten darstellten. Zudem war die Montage Reihe im Theater Rampe ein Versuch, die Geschichte zu erzählen und die Zuhörer\*innen mit auf die Reise zu nehmen. Ein Anzeichen, dass dies geklappt hat, war, dass die Personen tiefergehende Fragen gestellt haben. Einige Personen blieben auch nach der Veranstaltung und stellten den Initiator\*innen Fragen zu den Postern/Ausstellungsstücken. Die schriftliche Befragung des Theater Rampe verdeutlichte, dass die Informations-Tafeln von Besucher\*innen sehr unterschiedlich aufgenommen wurden. Die Nachfragen zum Wahrheitsgehalt zeigen, dass die Besucher\*innen sich damit auseinandersetzen und weiteres Interesse daran zeigen. Aus welchen Gründen (besonderes Interesse an (Stadt-)Geschichte, an Stuttgart, an Luftfahrt oder Mobilität etc.) dies geschieht, kann nicht final beantwortet werden. Diese Fragen hätten in weiteren, präziser konzipierten Veranstaltungen, die dann sozialwissenschaftlich begleitet und evaluiert würden, beantwortet werden müssen.

Das Realexperiment der Stuttgarter Luftbahn hat unterschiedliche Ziele und Erfolgskriterien aufgestellt. Inwiefern diese erreicht wurden, zeigt die folgende Tabelle 21.

Ziel/Erfolgskriterium	Erfolg?	Begründung
Der Uhrenturm und die Geschichte der Stuttgarter Luftbahn wird öffentlich wahrgenommen; es erfährt Aufmerksamkeit	Teilweise erreicht	Personen finden auf unterschiedliche Weise Zugang zum Objekt (über Social-Media, Besuch im StadtPalais). Uhrenturm irritiert manche Leute (murmeln den Namen, sprechen in der Gruppe darüber). Ob es in allen Fällen gelang, mit der Wahrnehmung der historischen Mobilitätsgeschichte einen Zugang zur heutigen Mobilitätsdebatte herzustellen, kann nicht beurteilt werden.
Eine breite öffentliche Debatte wird angeregt	Nicht erreicht	In den Social-Media-Kanälen wurde nur wenig bis kaum kommentiert. Kommentare oder Anmerkungen in Form von „Gelbe Karten“ <sup>34</sup> an die Stadtverwaltung Stuttgart wurden nicht versendet. Zeitungsberichte wurden nicht geschrieben, es fand keine Auseinandersetzung mit dem Projekt in den Lokalmedien statt.
Neue Ideen zu nachhaltiger Mobilität entstehen	Nicht erreicht	Umfrage zeigt, dass die Idee manche Besucher*innen dazu anregt, über Mobilität nachzudenken. Angaben aus der Umfrage zeigen eine Bandbreite an Wünschen. Neue Ideen sind allerdings nicht generiert worden.
Eine Utopie wird im städtischen Raum (räumlich) sichtbar	Teilweise erreicht	Uhrenturm wird wahrgenommen und regt manche dazu an, darüber zu reden. Die Geschichte kann allerdings nicht unmittelbar mit dem Uhrenturm verknüpft werden.

Tabelle 21: Überblick über erfolgreich erreichte Ziele und Erfolgskriterien

Quelle: Eigene Darstellung

<sup>34</sup> [www.stuttgart.de/gelbe-karte](http://www.stuttgart.de/gelbe-karte)

#### 4.3.6 Weiterführende Fragen und Herausforderungen

Der Entwurf der Stuttgarter Luftbahn sah eine ganze Luftbahn-Station vor, die unter dem Kreisel der Paulinenbrücke auf dem ÖP stehen sollte. Gebaut wurde letzten Endes der Uhrenturm, der auf der Fläche vor dem StadtPalais aufgestellt wurde.<sup>35</sup> Am StadtPalais sollte eigentlich eine Informationstafel über die fiktive Geschichte der Stuttgarter Luftbahn informieren, diese wurde jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht realisiert. Zu sehen waren die Ausstellungstafeln jedoch im Theater Rampe. Eine erklärende Tafel am Uhrenturm selbst hätte für eine tiefere Auseinandersetzung mit dem Turm, dem Thema Mobilität sorgen und zu weiteren Nachfragen (im StadtPalais) führen können. Weiterhin hätten Betrachter\*innen die Verbindung des Uhrenturms mit der Geschichte der Luftbahn besser herstellen können.

Ursprünglich waren weitere Aktionen angedacht, welche dabei hätten helfen können, weitere Aufmerksamkeit zu generieren und mit den Bürger\*innen/Anwesenden ins Gespräch zu kommen. Dadurch hätte besser geprüft werden können, ob eine solche Utopie dazu anregt, anders über Mobilität nachzudenken.

Zudem ist es ein weiterer Gedankenschritt, ausgehend von der Geschichte der Stuttgarter Luftbahn, Mobilitätsvorstellungen von heute und für die Zukunft zu entwerfen. Möglicherweise ist dieser Transfer so anspruchsvoll, dass er für viele Rezipient\*innen nicht naheliegt und Gruppen, die einer nachhaltigen Mobilitätskultur nicht ohnehin schon aufgeschlossen gegenüberstehen, dieser „Anstrengung“ nicht nachgehen.

Mit den bereits genannten Herausforderungen ergeben sich zwei Fragen, die offen geblieben sind im Realexperiment der Stuttgarter Luftbahn:

- Welche Veränderungen wurden durch die Änderung des Standorts des Real-experiments in Kauf genommen? Am StadtPalais wird der Turm eher als ein Kunstwerk wahrgenommen, welches möglicherweise weniger Irritation auslöst, als z. B. ein Turm am ÖP.
- Welche begleitenden Veranstaltungsformate hätte es gebraucht, um die Diskussion über eine nachhaltige Mobilitätskultur anzuregen?

---

<sup>35</sup> Gründe hierfür nannten die Studierenden in ihrem Booklet zur Stuttgarter Luftbahn. Der Entwurf der Stuttgarter Luftbahn sah eine ganze Luftbahn-Station vor, die unter dem Kreisel der Paulinenbrücke auf dem ÖP stehen sollte. Da für diesen Standort keine rechtliche Genehmigung erteilt wurde, konnte die Installation in dem geplanten Ausmaß nicht realisiert werden. Zudem wären die Materialkosten zu hoch gewesen. Schließlich wurde ein Uhrenturm, als reduzierte Version der Luftbahn-Station, an anderer Stelle, auf der Freifläche vor dem StadtPalais aufgestellt.

## 4.4 Transformatives Lernen der Studierenden

Die Studierenden des StadtRegals fertigten Forschungstagebücher an, in denen sie ihre Erkenntnisse und Beobachtungen dokumentierten und die Studierenden der Stuttgarter Luftbahn gestalteten ein Tagebuch, in dem sie den Prozess und ihr persönliches Fazit festhielten. Dieses Buch gaben sie als Prüfungsleistung im Rahmen des Seminars „Provisorische Architektur“ bereits vor Bau des Uhrenturms ab (weitere Informationen zum Seminar siehe Baum et al. 2020a).<sup>36</sup>

Aufbauend auf den Ausführungen zu System-, Ziel-, und Transformationswissen aus Kapitel 2 wird in diesem Kapitel zusammengefasst, welche Lernpotentiale sich für die Studierenden mit der Durchführung von Realexperimenten ergeben haben. Ausgehend von der Annahme, dass sich die Studierenden bei der Umsetzung persönliches Erfahrungswissen aneignen (Transformationswissen 1. Grades), welches durch wissenschaftliche Reflektion zu Transformationswissen 2. Grades werden kann, wurden die Lernprozesse der Studierenden im Hinblick auf neue Erkenntnisse genauer angeschaut. Dies kann dann einen Beitrag zu der Frage leisten, wie Wandel zu einer nachhaltigeren Gesellschaft gelingen kann.

Zur Auswertung waren folgende **Leitfragen** besonders relevant:

- Was lernen Studierende bei der Durchführung eines Realexperimentes?
- Wie bewältigen die Studierenden dadurch Herausforderungen?

Die Oberkategorien wurden deduktiv abgeleitet aus der Unterscheidung in Ziel-, System-, und Transformationswissen und wurden dann induktiv aus den vorhandenen Angaben der Studierenden erweitert. Der vollständige Codebaum befindet sich im Anhang.

### **Systemwissen**

Der Fokus bei der Auswertung liegt im Besonderen auf dem Transformationswissen. Dennoch hat sich bei den Kodierungen gezeigt, dass System-, Ziel- und Transformationswissen einander bedingen und Einfluss nehmen. Denn z. B. das Systemwissen (bspw. sind Personen in bestimmten Institutionen den Ideen wohlgesonnen) hat Einfluss auf zukünftige Entscheidungen und wirkt damit in das Ziel- und Transformationswissen.

### **Zielwissen**

Die Studierenden haben in Vorbereitung auf das Realexperiment Ideen und Vorstellungen gesammelt, warum sie gewisse Dinge tun, und wie sie sie tun. Im Laufe des Prozesses halten sie daran fest und wenn es zu Veränderungen kommt, werden die Anpassungen anhand der gesetzten Ziele entschieden: *„Außerdem fehlte uns hier der Autoverkehr, den die Luftbahn in Frage stellen sollte. Der Standort grenzt an einen verkehrsberuhigten Bereich, den zwar viele Fußgänger und Fahrradfahrer passieren, aber wenige Autos.“* oder: *„Ali und ich waren aber beide dagegen, dass einer von uns Pfannkuchen verteilt, weil wir wieder keine „hier wir geben Euch Pfannkuchen“-Haltung einnehmen wollten.“*

---

<sup>36</sup> Die Studierenden von HDYR erarbeiteten die Veranstaltungen ohne eine Seminarleistung und mussten dadurch keine Tagebücher als Abgaben leisten.

## Transformationswissen

Im Verlauf der Realexperimente haben sich die Studierenden mit ganz unterschiedlichen Fähigkeiten auseinandergesetzt, mit denen sie zuvor noch nicht konfrontiert waren.

### Hard Skills:

Zu den Hard Skills gehörte zum einen (**sozial**)**wissenschaftliches und städteplanerisches Vorgehen**, wie Räume beobachtet werden können. Dabei stießen die Studierenden teils auf klassische Probleme, die sie bei der Durchführung der Beobachtungen lösen mussten. Beispiele hierfür sind:

- einen guten Beobachtungsplatz zu finden, um nicht zu sehr in das Geschehen einzugreifen/beteiligt zu werden,
- Einteilung von Altersgruppen beim Beobachtungsbogen,
- Abhängigkeit von Rahmenbedingungen, wie Wetter,
- Eingrenzung der Beobachtung (was soll beobachtet werden? Was nicht?),
- Definition von Begriffen (Beispiel: Eigeninitiative)

Dazu gehört auch, Schlussfolgerungen aus den Beobachtungen zu ziehen und damit vor der Schwierigkeit zu stehen, was eine valide Schlussfolgerung aus den Beobachtungen ist und was nicht.

Neben dem wissenschaftlichen Arbeiten haben die Studierenden des StadtRegals zusätzlich **handwerkliche Fähigkeiten** erlernt, die mehr an die Arbeiten eines Schreiners angelehnt sind. Unter Anleitung aus der Holzwerkstatt haben sie somit neue Fertigkeiten erworben, was nur durch das aktive Bauen des StadtRegals möglich war. Dazu gehörte auch, dass die Studierenden das **Ressourcenmanagement** im Auge behielten. Das bedeutet, dass sie das Material und die dazugehörigen Kosten mit in ihre Entscheidungen einbezogen.

Um die Initiator\*innen zu unterstützen, gehörte für manche Studierende schließlich dazu, dass sie sich um die **Öffentlichkeitsarbeit** (Social-Media-Beiträge, Verfassen von Texten, Grafiken und Illustrationen erstellen) für das Realexperiment kümmerten.

Folgende Abbildungen sind Zeichnungen der Studierenden, die sie für das Forschungstagebuch angefertigt haben. Darin drücken sich vor allem die handwerklichen Fähigkeiten aus, die die Studierenden sich durch die Umsetzung des Realexperimentes angeeignet haben.

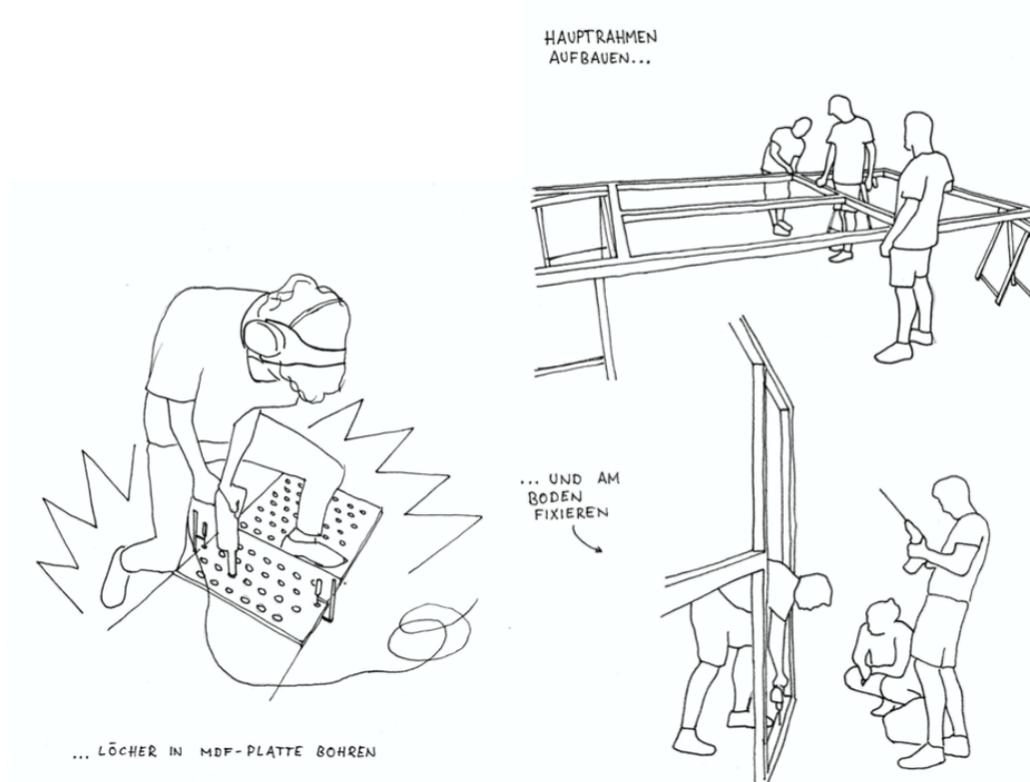


Abbildung 22: Studierenden-Zeichnung zu handwerklicher Fähigkeiten  
 © Till Müller-Haude

### Soft Skills

Zusätzlich zu den Hard Skills beschreiben die Studierende Lerneffekte vor allem bei den Soft Skills. Dazu gehört **Zeit-** und **Prozessmanagement**. Bei den Baumaßnahmen kam es zu Zeitverzögerungen, die unvorhergesehen waren und bei manchen Studierenden zu Schwierigkeiten führten, da sie sich das Semester anders geplant hatten. Eng mit dem **Zeitmanagement** verbunden ist das **Prozessmanagement**. Dabei geht es darum, sich (als Team) und den Ablauf zu strukturieren und zu planen. Das lässt dann Möglichkeiten zum Improvisieren offen.

Zu den Zeithorizonten und den Prozessen gehört bei vielen Studierenden, dass sie das **Teamwork** als besonders relevant ansehen. Einerseits sind damit auch **Netzwerke** gemeint und die Erkenntnis, dass sich nicht alle Probleme alleine lösen lassen. Zum Beispiel hatte die Gruppe der Stuttgarter Luftbahn viel Kontakt mit Statiker\*innen und unterschiedlichen Ämtern der Landeshauptstadt Stuttgart. Diese galt es von der Idee der Stuttgarter Luftbahn zu überzeugen. Andererseits war das Teamwork innerhalb der Gruppe besonders entscheidend. Die Erkenntnis, dass jeder anders arbeitet und einen anderen Antrieb braucht, um die entsprechende Leistung zu erbringen, erfordert dann wieder Koordinationsaufwand und **Kommunikation**. Der hohe Kommunikationsaufwand, um die Gruppe aufrecht zu erhalten und das Realexperiment weiter voranzutreiben, wird bei den Studierenden häufiger genannt.

Durch Unvorhergesehenes beim Bauen erlernten die Studierenden ebenfalls eine gewisse **Frustrationstoleranz**. Diese Frustration richtete sich entweder gegen den Baufortschritt, so ging es manchen nicht schnell genug: „Es gab viel zu viele, viel zu lange Diskussionen, um sinnlose Themen“ oder gegen die Gruppendynamik, da manche Studierende nicht zum Helfen kamen wie verabredet: „Dies war leider eine sehr frustrierende Erfahrung, [...] Wir haben, denke ich, alle gelernt, sich dadurch den Spaß

*nicht verderben zu lassen und nicht zu vergessen, wie wichtig es ist, was wir hier gerade tun.“*

Vor allem manche Studierende der Gruppe Stuttgarter Luftbahn merkten einen **Wissenszuwachs** an, in Bezug auf inhaltliche Aspekte, wie z. B. durch Recherchen im Stadtarchiv.

Neben den Punkten Kommunikation, Zeit-, Prozess-, und Ressourcenmanagement sowie weiterer bereits genannter Kompetenzen nannten die Studierenden zur Lösung von Herausforderungen z. B. auch **Begeisterungsfähigkeit**. Dabei ist einerseits die Begeisterungsfähigkeit innerhalb der Gruppe gemeint, um auch bei Widrigkeiten noch am Plan festzuhalten. Es ist andererseits aber auch gemeint, dass andere Personen (aus Ämtern, Unternehmen, usw.) begeistert werden müssen, um überhaupt eine Beteiligung dieser zu erreichen, damit ein Realexperiment umgesetzt werden kann.

### **Aufgaben von Architekt\*innen**

Über die eigentlichen Ziele hinaus haben die Studierenden des StadtRegals zudem noch die Rolle von Architekt\*innen in der Gesellschaft reflektiert. *„Im Laufe des Seminars ist einmal die Frage aufgekommen, ob es Aufgabe von Architekten und Stadtplanern ist, soziale Fragen wie Wohnungslosigkeit anzugehen, oder ob es nicht die Aufgabe der Politik ist.“* Hier ist zu sehen, dass nicht nur Soft- oder Hardskills angeeignet werden, sondern auch eine Reflexion der eigenen Disziplin und der eigenen Aufgaben, die als zukünftige Architekt\*innen und Städteplaner\*innen auf sie warten. Damit geht auch einher, dass die Studierenden eine Haltung entwickeln, die Richtung **Empowerment** von sozial Schwächeren geht. *„Das Wohnungsproblem beschäftigt uns Architekten und Städteplaner ständig. Allerdings plant man fast nie für diejenigen, die überhaupt keine Wohnung haben. Haben wir nicht die soziale Aufgabe, dies zu ändern und darauf aufmerksam zu machen?“* und *„Für mich ist hierbei der größte Erfolg, dass diese Nutzergruppe sich wieder ein Stück weit zugehöriger fühlt [...]“*.

### **Fazit**

Trotz aller Herausforderungen und der besonderen Mühen, die dieses Projekt erforderte, ziehen die Studierenden größtenteils eine positive Bilanz. Das zeigt sich daran, dass sie häufig schreiben, wie viel sie durch dieses Realexperiment und ihre Beteiligung daran gelernt haben. Dies kann auch daran gezeigt werden, dass die Studierenden auf sich selbst „stolz“ sind oder dies auf die Initiatoren eines der Realexperimente übertragen: *„Ali und Felix können sehr stolz auf sich sein[,] 😊“*.

Was für die Studierenden besonders wichtig und spannend war, hängt teils mit dem jeweiligen Realexperiment zusammen. So gehörte für das StadtRegal zum positiven Feedback zum einen die praktische Umsetzung und die dadurch erlernten handwerklichen Fähigkeiten. Darüber hinaus hielten die Studierenden aber auch die zwischenmenschlichen Aspekte fest (Begegnungen mit neuen Leuten und Kontakt mit Obdachlosen). Zum anderen hielten sie verschiedene Beobachtungen fest, die sie während der Zeit am StadtRegal gemacht haben. Bei der Stuttgarter Luftbahn merkten die Studierenden mehr die Kontakte bzw. Gespräche mit den unterschiedlichen Ansprechpartner\*innen an. Zudem nannten sie die Fähigkeiten, mit der eigenen Begeisterungsfähigkeit andere Leute anstecken zu können oder die Geschichte zu schreiben, wichtig.

Lediglich ein Studierender zog ein ambivalentes Fazit, da ihm sich das Projekt zu sehr dahinschleppte und die zeitlichen Verwerfungen ihn zu sehr beeinträchtigten.

Aus dem positiven Fazit der Studierenden und den Erfahrungen der Betreuer\*innen des Seminars „Provisorische Architektur“ hat sich gezeigt, dass das Format der Real-experimente als Seminar erfolgreich war und eine Verstetigung aus unterschiedlichen Gründen lohnenswert ist (vgl. Baum et al. 2020a; Baum et al. 2020b). So wirkt sich ein solches Format positiv auf die Studierenden aus, wie auch auf die Stadtgesellschaft (siehe Kapitel 5).

## 5. Diskussion der Ergebnisse und Fazit

Realexperimente sind wichtiger Bestandteil eines Reallabors, um einen Wandel zu einer nachhaltigeren Gesellschaft anzustoßen. Die drei vorgestellten Realexperimente StadtRegal, HOW DO YOU ROLL? und die Stuttgarter Luftbahn sollten eine städtische Debatte in Stuttgart über Mobilität anregen. Außerdem sollen sie eine Antwort darauf sein, wie der Wandel zu einer nachhaltigeren Mobilitätskultur in Stuttgart gestaltet werden kann.

Um eine Aussage darüber treffen zu können, wird in diesem Kapitel diskutiert, welche Veränderungspotentiale die drei Realexperimente erwirkt haben. Die Veränderungspotentiale zielten auf die folgenden Dimensionen ab (Erläuterungen siehe Kapitel 2):

- Bewusstseinsbildung
- Empowerment
- Einführung sozio-technischer Innovationen
- Veränderung der Rahmenbedingungen

Neben diesen intendierten Wirkmechanismen haben sich noch weitere Potentiale aus der Empirie ergeben, die im Folgenden ebenfalls beantwortet werden:

- Einen Diskurs (in Stuttgart) anregen
- Innovative Nutzung des öffentlichen Raums

### **Bewusstseinsbildung:**

Bewusstseinsbildung ist ein Ziel, welches in der empirischen Sozialforschung schwierig zu erfassen und zu messen ist. In der Forschung zu ökologischem Bewusstsein und nachhaltigem Verhalten nimmt es dennoch einen wichtigen Stellenwert ein. Ein Bewusstseinswandel kann möglicherweise noch am ehesten den Studierenden, die bei der Initiation und Umsetzung der Realexperimente geholfen haben, zugeschrieben werden. Einige Studierende haben festgehalten, dass sie die Beteiligung am Realexperiment besonders beeinflusst hat und dass das Seminar deutlich lernintensiver als die anderen Seminare an der Universität war.

### **Diskurs anregen:**

Realexperimente sollen dazu dienen, dass sich die Stadtgesellschaft über Meinungen, Interessen und Argumente austauschen kann (vgl. Kuhn et al. 2018: 61). Dies ist in den Realexperimenten der zweiten Förderphase unterschiedlich gelungen. Beim Realexperiment des StadtRegals hat vor allem eine Diskussion in den lokalen Zeitungen stattgefunden. Unterschiedliche Perspektiven von Anwohner\*innen, zivilgesellschaftlichen Akteur\*innen, den Initiatoren des Realexperiments, der Szene vor Ort und die Politik (Stadträt\*innen sowie Bezirksvorsteher\*innen) sind vorgestellt worden und haben einen Diskurs eröffnet zu den Themen der Nutzung des öffentlichen Raumes, zu Interessen der Anwohner\*innen und zum Thema Gentrifizierung. Der Verein Stadtlücken schaffte durch sein Wirken vor Ort einen Haushaltsbeschluss 2020/2021 in dem für den ÖP ein kooperativer Stadtraum gedacht ist und das StadtRegal hat in der Auseinandersetzung erwirkt, dass eine Sozialarbeiterstelle vor Ort finanziert wird.

HDYR hat die Teilnehmer\*innen während der Veranstaltung dazu bewegt, über nachhaltige Mobilität und ihre eigenen Beiträge dazu nachzudenken sowie diese mitzuteilen. Da es sich um eine Demonstration handelte, ist davon auszugehen, dass es sich bei den Teilnehmer\*innen um eine mobilitätsaffine Zielgruppe handelt, die

sich schon vor der Veranstaltung zu dem Thema und der Haltung zugehörig fühlte. Dennoch boten HDYR und die Aktionen zu dem Zeitpunkt vor Ort einen neuen Zugang, um über Mobilität zu diskutieren.

Um einen städtischen Diskurs anzuregen, zielten alle drei Realexperimente auf verschiedene Zugänge und Möglichkeiten ab. Abbildung 23 zeigt zusammengefasst die unterschiedlichen Ebenen, die in den Realexperimenten (teilweise intendiert und teilweise unintendiert) aktiviert wurden.

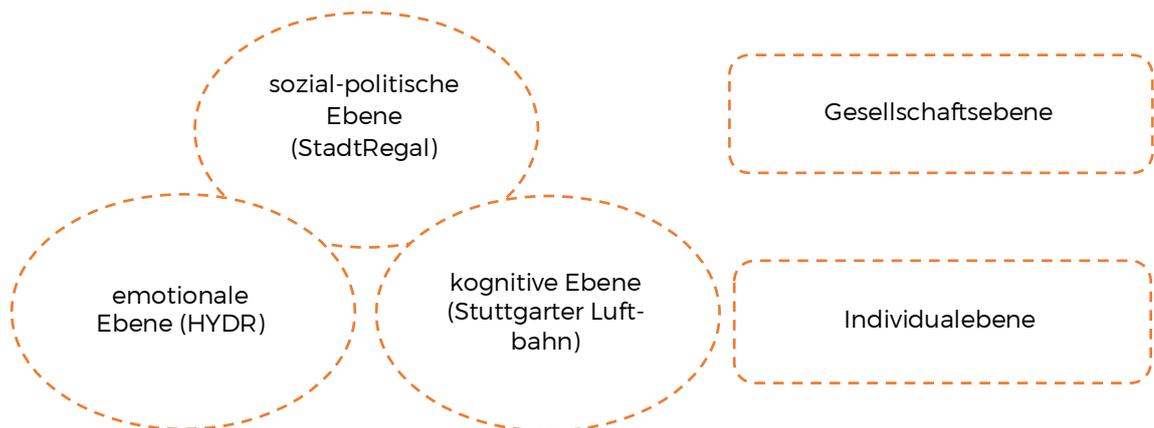


Abbildung 23: angesprochene (Diskurs-)Ebenen der Realexperimente  
 Quelle: Eigene Darstellung

- HOW DO YOU ROLL? zielte bewusst darauf ab, dass Mobilität Spaß machen soll. Damit nimmt das Realexperiment eine emotionale Komponente auf, die über Freude und die eigene Bewegungserfahrung eine persönliche Änderung hervorrufen soll. Dies gelang im Experimentierzeitraum.
- Das STADTREGAL zielte auf sozial-politische Fragen ab und gab durch die Auseinandersetzung Menschen am Rande der Gesellschaft eine Sichtbarkeit. Da zu Beginn der Gedanke war, freierwerdende Flächen demokratischer auszuhandeln, gelang dies durch die Diskussion. Es entstand eine kontroverse Auseinandersetzung über die unterschiedlichsten Interessen und Bedarfe der diversen Menschen vor Ort und deren Umgang mit den komplexen Situationen im Experimentierraum und über diesen hinaus.
- Die STUTTGARTER LUFTBAHN nimmt eine kognitive Komponente auf, um mit Hilfe von Literatur, Fiktion und Phantasie in Verbindung mit einem qualitativ hochwertig gebauten Objekt ein anderes Denken über Mobilität anzustoßen. Dies stellte eine komplexe Herausforderung dar, die an einigen Stellen mehr Erläuterungen und Begleitung erfordert hätten.

### Empowerment:

Menschen sollen dazu befähigt werden, durch ihre eigene Selbstwirksamkeit nachhaltige Entscheidungen zu treffen und Konsummuster aufzubauen (vgl. Cardigo/Rita 2011).

In diesem Sinne wurden vor allem Studierende empowert, die, durch die Auseinandersetzung mit dem Thema Nachhaltigkeit, einen Perspektivwechsel hatten (Stadt-Regal) und durch die Durchführung der Realexperimente Selbstwirksamkeit erfahren haben. Den transformativen Wissenszuwachs aus Hard und Soft Skills sowie eine Reflektion darüber, was ihre zukünftigen Aufgaben als Architekt\*innen bzw. Städteplaner\*innen sind, können sie bei anderen Projekten (in der Universität oder im Beruf)

erneut anwenden. Dadurch tragen sie das Gelernte aus der Umsetzung der Realexperimente weiter. Wie weit dies bei jedem Einzelnen reicht und inwiefern es sich im Alltag zementiert, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Realexperimente als Lehrformat bieten weiterhin durch die Umsetzung die Chance, dass die Studierenden Fertigkeiten wie Prozess- und Zeitmanagement erlernen, welche sonst an einer Universität weniger im Fokus stehen.

Darüber hinaus wurden die Menschen aus der Szene am ÖP empowert, die durch Obdachlosigkeit, Drogenkonsum und Substitution an den Rand der Gesellschaft gedrängt wurden. Ihnen wurde im Rahmen des Realexperiments StadtRegal eine Stimme und Sichtbarkeit gegeben, was zu einer Verstetigung im Bereich der sozialen Arbeit vor Ort geführt hat.

Temporär wurden einige interessierte Personen dazu empowert, die unterschiedlichsten Fortbewegungsmittel als Alternative zum Auto zu nutzen und auszuprobieren und diese auch im Alltag sicherbar(er) zu machen. Das Realexperiment HOW DO YOU ROLL? zeigte die Diversität an Mobilitätsformen auf und gab den vernachlässigten Fortbewegungsmitteln im Rahmen einer Demonstration ein Gesicht.

### **Veränderung in den Rahmenbedingungen:**

Hierzu zählen zum Beispiel Veränderungen in Verwaltungsvorgängen oder Gesetzesänderungen (vgl. Sunstein/Reisch 2014). Die zweite Förderphase erreichte dies durch das StadtRegal, da sich im Haushaltsbeschluss 2020/2021 für das weitere Vorgehen am ÖP die Politik positionierte und die Szene vor Ort mit einer Finanzierung für Sozialarbeiter\*innen unterstützt. Es handelt sich dabei um einen zunächst nicht erwarteten Outcome, der mittelfristig Einfluss auf die Lage vor Ort nimmt.

### **Innovative Nutzung des öffentlichen Raums:**

Hier wird darauf eingegangen, dass der öffentliche Raum durch ein innovatives Konzept oder eine Idee (temporär) neu gestaltet wird. Denn im Falle der Anschlussförderung wurde der Fokus besonders auf die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes gelegt. Aus diesem Grund wird in dieser Phase der Wirkmechanismus von sozio-technischen Innovationen durch die Nutzung des öffentlichen Raums ersetzt. Um das StadtRegal hat sich während der Experimentierzeit eine niederschwellige Beratungsstelle im öffentlichen Raum gebildet. Die Initiatoren haben dies „Pop-Up Sozialstation“ genannt. Dabei handelte es sich um eine unintendierte Wirkung, die sich aus dem aktiven Tun durch das Realexperiment ergab.

HDYR ermöglichte durch die Sperrung einer Straßenseite auf der Paulinenbrücke und des Kreisels (ähnlich wie z. B. Critical Mass oder Picknick auf der B14), die räumlichen Ausmaße der Straßenzüge freizulegen. Dies ermöglichte Bilder, die zeigen, welcher Platz dem motorisierten Individualverkehr in einer Stadt zugeschrieben wird. Gleichzeitig verdeutlichte die Aktion, wie viele unterschiedliche alternative Nutzungen jenseits des (einseitigen) Autoverkehrs Raum auf der Straße hätten.

Besonders das StadtRegal und HDYR haben eine räumliche Veränderung im öffentlichen Raum hervorgerufen, wodurch alternative Möglichkeiten und Visionen diskutierbarer wurden (vgl. Baum et al. 2020a).

## **6. Herausforderungen**

Wie in der ersten Förderphase war es eine enorme Herausforderung, die Realexperimente auf Basis von freiwilligem Engagement Einzelner aufzubauen. Die Kapazitätä-

ten der Studierenden und Kooperationspartner\*innen sind begrenzt und es ist wichtig, sich darüber Gedanken zu machen, wie die Zusammenarbeit gestaltet werden kann, ohne die Beteiligten zu überlasten (vgl. Puttrowait et al. 2018: 222).

Darüber hinaus ist es weiterhin eine Herausforderung gewesen, mehr Personen(kreise) zu erreichen, deren Affinität nicht direkt im Zusammenhang mit Mobilität und Nachhaltigkeit steht. In weiteren Projekten könnte in Erwägung gezogen werden, die Öffentlichkeitsarbeit in „professionellere Hände“ zugeben, anstelle von studentischem Engagement. Dadurch wäre es eventuell möglich, mehr Aufmerksamkeit zu generieren.

Aus sozialwissenschaftlicher Sicht war es darüber hinaus eine Herausforderung, die praktische Durchführung der Realexperimente mit dem theoretischen Anspruch an die Realexperimente zu vereinen, der stets Flexibilität, Lernfähigkeit und „Überraschungsoffenheit“ (Groß et al. 2005) verlangt.

Weitere Herausforderungen und Erfahrungen aus den Realexperimenten sind in den Zines festgehalten (vgl. Baum et al. 2020a; Baum et al. 2020b).

## 7. Literaturverzeichnis

- Abrahamse, Wokje/Matthies, Ellen 2010: Informational strategies to promote pro-environmental behaviour: Changing knowledge, awareness and attitudes. In: Steg, Linda/van den Berg, Agnes E./de Groot, Judith I.M. (Hg.): Environmental psychology. An introduction. Chichester: Wiley: 223-232.
- Adams, Robert 2008: Empowerment, participation and social work. 4. Aufl. Basingstoke, New York: Palgrave MacMillan.
- Balthasar, Andreas/Fässler, Sarah 2017: Wirkungsmodelle: Ursprung, Erarbeitungsprozess, Möglichkeiten und Grenzen, in: LeGes 28 (2017) 2.
- Baum, Martina/Klawiter, Sebastian/Noller, Hanna 2020a: Praktischer Städtebau und Provisorische Architektur: Transformation aktiv gestalten. Online verfügbar: <http://dx.doi.org/10.18419/opus-11072>
- Baum, Martina/Noller, Hanna/Klawiter, Sebastian 2020b: Realexperimente: Transformation nachhaltig aktivieren. Online verfügbar: <http://dx.doi.org/10.18419/opus-11074>
- Bortz, Jürgen/Döring, Nicola 2006: Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler. Berlin: Springer.
- Cardigo, Cristina/Rita, Paulo 2011: Fostering Sustainable Consumption Practices Through Consumer Empowerment. In: European Advances in Consumer Research 9, 502-503.
- Diekmann, Andreas 2007: Empirische Sozialforschung: Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Faßmann, Heinz/Franz, Yvonne 2015: Soziale Mischung und Durchmischung: Ein gesellschaftspolitisches Ideal zwischen Anspruch und Wirklichkeit. In: Fritz, Judith/Tomaschek, Nino (Hg.): Die Stadt der Zukunft: Aktuelle Trends und zukünftige Herausforderungen. Münster: Waxmann Verlag, 193-207.
- Flick, Uwe 2014: Qualitative Sozialforschung: Eine Einführung. 6. Auflage. Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Gantert, Marius/Stokman, Antje 2018: Stadtraum, Stauraum, Lebensraum. In: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (RNM) (Hg.) 2018: Stuttgart in Bewegung: Berichte von unterwegs Berlin: Jovis Verlag. 14-19.
- Gehl, Jan/Svarre, Brigitte 2013: How to study public life. Washington: Island Press.
- Gläser, Jochen/Laudel, Grit 2010: Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. 4. Auflage. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Grießhammer, Rainer/Brohmman, Bettina 2015: Wie Transformationen und gesellschaftliche Innovationen gelingen können. Transformationsstrategien und Models of Change für nachhaltigen gesellschaftlichen Wandel. Umweltbundesamt (Hrsg.), Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/wie\\_transformationen\\_und\\_gesellschaftliche\\_innovationen\\_gelingen\\_koennen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/wie_transformationen_und_gesellschaftliche_innovationen_gelingen_koennen.pdf)
- Groß, Matthias/Hoffmann-Riem, Holger/Krohn, Wolfgang 2005: Realexperimente: Ökologische Gestaltungsprozesse in der Wissensgesellschaft. Bielefeld: transcript Verlag.
- Häussermann, Petra 2019: Paulinenbrücke: Vorfahrt für Rollschuhfahrer. In: Stuttgarter Zeitung, 30.09.19.
- Jaeger-Erben, Melanie/Rückert-John, Jana/Schäfer, Martina 2015: Sustainable consumption through social innovation. A typology of innovations for sustainable consumption practices. In: Journal of Cleaner Production, 108: 784-798.
- Kanne, Miriam 2013: Provisorische und Transiträume. Raumerfahrung „Nicht-Ort“. Berlin: LIT Verlag.
- Kuckartz, Udo/Schack, Korinna 2002: Umweltkommunikation gestalten. Eine Studie zu Akteuren, Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren des Informationsgeschehens; mit Checklisten für die praktische Arbeit. Opladen: Leske und Budrich.

- Kuckartz, Udo 2014: Qualitative Inhaltsanalyse: Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 2. durchgesehene Auflage. Weinheim, Basel: Beltz Juventa.
- Kuhn, Rainer/Alcántara, Sophia/Lindner, Doris/Puttrowait, Eric/Sonnberger, Marco 2018: Gemeinsam experimentieren. In: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (RNM) (Hg.) 2018: Stuttgart in Bewegung: Berichte von unterwegs. Berlin: Jovis Verlag, 58-63.
- Kristof, Kora 2010: Wege zum Wandel: Wie wir gesellschaftliche Veränderungen erfolgreicher gestalten können. München: Oekom Verlag.
- Lazarova, Kristin/Helfenstein, Basil S./Dietz, Raphael/Alcántara, Sophia (Hg.) 2018: Parklets für Stuttgart: Ein Realexperiment. ISBN 978-3-930548-39-2
- Lindner, Doris/Alle, Katrin 2020: Realexperimente unter Beobachtung. Online verfügbar: <http://dx.doi.org/10.18419/opus-11075>
- Lüttringhaus, Maria/Richers, Hille 2013: Die Methode der Aktivierenden Befragung. In: Stövesand, Sabine / Stoik, Christoph, Troxler, Ueli (Hg.) 2013: Handbuch Gemeinwesenarbeit: Traditionen und Positionen, Konzepte und Methoden. Deutschland-Schweiz-Österreich. Theorie, Forschung und Praxis der Sozialen Arbeit, 4, 384-390.
- Mayring, Philipp 2002: Einführung in die qualitative Sozialforschung: Eine Anleitung zu qualitativem Denken. 5. Auflage. Weinheim, Basel: Beltz Verlag.
- Michelsen, Gerd/Fischer, Daniel 2017: Sustainability and Education. In: von Hauff, Michael/Kuhnke, Claudia (Hg.): Sustainable development policy. A European perspective. London: Routledge: 135-158.
- Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst (MWK) Baden-Württemberg 2013: Wissenschaft für Nachhaltigkeit. Herausforderungen und Chance für das baden-württembergische Wissenschaftssystem. Stuttgart: MWK.
- Pohl, Christian/Hirsch-Hadorn, Gertrude 2008: Gestaltung transdisziplinärer Forschung. In: Sozialwissenschaften und Berufspraxis 31 (1), 5-22.
- Polanyi, Karl 1944: The great transformation. Politische und ökonomische Ursprünge von Gesellschaften und Wirtschaftssystemen. 3. Auflage. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Puttrowait, Eric/Dietz, Raphael/Gantert, Marius/Heynold, Johannes 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. 195-233.
- Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (RNM) (Hrsg.) 2018: Stuttgart in Bewegung: Berichte von unterwegs Berlin: Jovis Verlag.
- Rockström, Johan/Steffen, Will/Noone, Kevin/Persson, Åsa/Chapin, F. Stuart/Lambin, Eric 2009: Planetary boundaries. Exploring the safe operating space for humanity, in: Ecology and Society 14 (2), Art. 32.
- Rogers, Everett M. 2003: Diffusion of Innovations. 5. Aufl. New York, London, Toronto, Sydney: The Free Press.
- Rogers, Patricia 2014. Theory of Change, Methodological Briefs: Impact Evaluation 2, UNICEF Office of Research, Florence.
- Rückert-John, Jana (Hg.) 2013: Soziale Innovation und Nachhaltigkeit. Perspektiven sozialen Wandels. Wiesbaden: Springer VS.
- Schneidewind, Uwe 2018: Transformative Wissenschaft und Reallabore. In: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (RNM) (Hrsg.) 2018: Stuttgart in Bewegung: Berichte von unterwegs Berlin: Jovis Verlag. 24-29.
- Schweizer-Ries, Petra/Rau, Irina/Hildebrand, Jan 2011: Akzeptanz und Partizipationsforschung zur Energienachhaltigkeit. In: FVEE Themen, 138-144.
- Sunstein, Cass R./Reisch, Lucia A. 2014: Automatically Green: Behavioral Economics and Environmental Protection. In: Harvard Environmental Law Review 38 (1), 127-158.
- Thaler, Richard H./Sunstein, Cass R. 2009: Nudge. Improving decisions about health, wealth and happiness. London: Penguin Books.
- Thøgersen, John 2005: How May Consumer Policy Empower Consumers for Sustainable Lifestyles? In: Journal of Consumer Policy, 28 (2): 143-177.

- Vilsmaier, Ulli/Lang, Daniel J. 2014: Transdisziplinäre Forschung. In: Heinrichs, Harald; Michelsen, Gerd (Hrsg.): Nachhaltigkeitswissenschaften. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.
- Wanner, Matthias/Hilger, Annaliesa/Westerkowski, Janina / Rose, Michael/Stelzer, Franziska / Schöpke Niko 2018: Towards a Cyclical Concept of Real-World Laboratories, *disP - The Planning Review*, 54: 2, 94-114.
- Willenbrock, Harald 2014: Die Menschen in Bewegung setzen. Jan Gehl im Interview. In: *Brand eins*, 12/2014. Online verfügbar unter: <https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2014/genuss/die-menschen-in-bewegung-setzen>.
- Willke, Helmut 2005: Interventionstheorie. Grundzüge einer Theorie der Intervention in komplexe Systeme. 4., überarbeitete Auflage. Stuttgart: Lucius & Lucius.
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) 2011: Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation. WBGU: Berlin.
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) 2014: Klimaschutz als Weltbürgerbewegung. Sondergutachten. Berlin: Germany Advisory on Global Change.
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) 2016: Der Umzug der Menschheit. Die transformative Kraft der Städte. Hauptgutachten. Berlin: Germany Advisory on Global Change
- Wüstenhagen, Rolf/Wolsink, Maarten/Bürer, Martin Jean 2007: Social acceptance of renewable energy innovation: An introduction to the concept. In: *Energy Policy* 35, 2683–2691.

## 8. Anhang

Agenda Jurysitzung .....	86
Auswahlkriterien Jurysitzung .....	88
Erfolgskriterien Methodenworkshop.....	91
Codebaum Auswertung StadtRegal.....	94
Beobachtungsbogen der Studierenden StadtRegal.....	95
Lage- und Aufbauplan HDYR.....	97
Beobachtungsbogen HDYR - Voranalyse.....	98
Beobachtungsbogen HDYR - Aktionstag.....	99
Fragebogen HDYR .....	100
Kategorien Umfrage HDYR (vollständig).....	102
Zeitungsartikel HDYR.....	107
Beobachtungsbogen Stuttgarter Luftbahn.....	108
Umfragebogen Stuttgarter Luftbahn.....	110
Screenshot Montage Reihe.....	112
Codierung Lerneffekte Studierende.....	113

## 8. Anhang

Agenda Jurysitzung .....	86
Auswahlkriterien Jurysitzung .....	88
Erfolgskriterien Methodenworkshop.....	91
Codebaum Auswertung StadtRegal.....	94
Beobachtungsbogen der Studierenden StadtRegal.....	95
Lage- und Aufbauplan HDYR.....	97
Beobachtungsbogen HDYR - Voranalyse.....	98
Beobachtungsbogen HDYR - Aktionstag.....	99
Fragebogen HDYR .....	100
Kategorien Umfrage HDYR (vollständig).....	102
Zeitungsartikel HDYR.....	107
Beobachtungsbogen Stuttgarter Luftbahn.....	108
Umfragebogen Stuttgarter Luftbahn.....	110
Screenshot Montage Reihe.....	112
Codierung Lerneffekte Studierende.....	113

# JURYSITZUNG

## 31. JANUAR 2019

StadtPalais  
Konrad-Adenauer-Straße 2  
70173 Stuttgart

## ABLAUF

13:30 Uhr	Registrierung
14:00 Uhr	Begrüßung und Einführung
14:15 Uhr	Pitches der Projektideen 2 Minuten Präsentation pro Idee
15:15 Uhr	Rückfragen-Runde Freier Rundgang für Jury-Mitglieder zur Information & Möglichkeit zum inhaltlichen Austausch
16:00 Uhr	Voting Studierende + Pause
16:15 Uhr	Beratung der Jury
18:00 Uhr	Ende der Beratung
<hr style="border-top: 1px dashed #0056b3;"/>	
18:30 Uhr	Ausstellungseröffnung & Verleihung der Preise

[www.r-n-m.net](http://www.r-n-m.net)

Gefördert durch das  
Ministerium für Wissenschaft,  
Forschung und Kunst



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT,  
FORSCHUNG UND KUNST



# JURYSITZUNG

31. JANUAR 2019

StadtPalais  
Konrad-Adenauer-Straße 2  
70173 Stuttgart

## JURYMITGLIEDER

**Fr. Prof. Dr. Baum** (Städtebau-Institut, Lehrstuhl  
Stadtplanung und Entwerfen)

Wissenschaft

**Fr. Gaietto** (Amt für öffentliche Ordnung)

Stadtverwaltung

**Hr. Hofer** (Internationale Bauausstellung 2027)

Architektur/  
Stadtplanung

**Fr. Kohlmann** (Theater Rampe)

**Hr. Dr. Giese** (StadtPalais)

Kultur

**Hr. Ruthardt** (Mercedes-Benz Digital Business  
Development)

Wirtschaft

[www.r-n-m.net](http://www.r-n-m.net)

Gefördert durch das  
Ministerium für Wissenschaft,  
Forschung und Kunst



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT,  
FORSCHUNG UND KUNST



# Leitfaden zur Ausgestaltung & Auswahl der Realexperimente

---

## 1. WELCHE KRITERIEN MÜSSEN BEI DER AUSARBEITUNG DER IDEEN BERÜCKSICHTIGT WERDEN?

### Konzeptidee:

Wie schlüssig ist das Konzept in sich? Handelt es sich eher um eine visionäre Idee?

---

### Nachhaltigkeit/Verstetigungspotential:

Das Experiment hat das Ziel, einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur am bzw. in der Umgebung des Österreichischen Platzes in Stuttgart zu leisten. Unter nachhaltiger Mobilitätskultur wird folgendes verstanden:

„Eine nachhaltige Mobilitätskultur soll ökologisch, ökonomisch und sozial ausgewogen sein und alle Menschen mit einbeziehen. Die Belastung von Mensch und Natur durch Mobilität soll vermieden werden. Eine zukunftsorientierte Mobilitätskultur übernimmt auch für nachkommende Generationen Verantwortung, indem heute zukunftsfähige Entscheidungen getroffen werden. Soziale Faktoren wie das positive Miteinander, individuelle Freiheit, Entfaltungsmöglichkeit und Bedürfnisbefriedigung, aber auch demokratische Aspekte wie die Funktion der Straße als öffentlicher Raum, Gleichberechtigung in Bezug auf Flächeninanspruchnahme, etc. sollten berücksichtigt werden. Der allgemeine Zugang zu Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen für die Allgemeinheit ist von fundamentaler Bedeutung. Aspekte der Effizienz und Suffizienz sollten berücksichtigt werden.“

---

### Innovationstyp:

Das Experiment zielt darauf ab, aktiv zu gestalten und verfolgt dabei eins oder mehrere Ziele, siehe folgende Aufzählung:

- Bewusstseinsbildung/-wandel (Veränderung der Einstellung oder Sichtweise auf bestimmte Dinge)
- Kompetenzaufbau (Unterstützung, um Dinge selbst tun zu können)
- Verbreitung sozialer und technischer Innovationen (Dinge anders machen oder effizienter machen)
- Änderung von (Infra-) Strukturen und Rahmenbedingungen ((unbewusste) Einflussnahme auf Entscheidungen)

### Mobilitätsräume/Verallgemeinerungsfähigkeit:

Das Experiment soll am Österreichischen Platz oder in der Umgebung davon verortet sein. Ist das Projekt aus der ortsspezifischen Problemstellung des Österreichischen Platzes generiert oder lässt es sich auf weitere Räume in Stuttgart anwenden in adaptierter Form?

---

### Zielgruppenansprache:

Das Experiment zielt darauf ab, bestimmte ggf. auch mehrere Zielgruppen anzusprechen und einzubinden. Welche Zielgruppen sollen eingebunden werden? Bzw. welche Eigenschaft teilen die Beteiligten (z.B. Wohn- oder Arbeitsort) und auf welche Art und Weise sollen sie angesprochen werden (z.B. vorbeigehende Passanten, etc.)?

---

### Transdisziplinarität:

Das Experiment wird transdisziplinär, im Co-Design, d.h. in enger Kooperation und stetigem Austausch mit unterschiedlichen Akteuren entwickelt, durchgeführt und ergänzt. Welche Akteursgruppen sind bereits eingebunden und welche fehlen noch?

---

### Dokumentation/Evaluation:

Das Experiment muss dokumentiert und evaluiert werden können und die Ergebnisse sollten auf der Webplattform als Erfahrungswissen zur Verfügung gestellt werden. Welche (ersten groben) Ideen gibt es für eine Evaluation der Realexperimente oder was soll beobachtet werden?

---

### Durchführbarkeit:

Das Experiment sollte im Rahmen des Reallabors durchführbar sein. Es muss daher finanzierbar und genehmigungsfähig sein. Zudem muss die (rechtliche) Sicherheit aller Teilnehmer\*innen gewährleistet sein. Dazu sollten folgende Abschätzungen gemacht werden:

- Kosten (Bitte klar zuordenbare Beträge<sup>1</sup> und eine entsprechende Begründung nennen)
- Zeitplan (Wie lange soll das Experiment gehen? Stunden/Tage/Wochen? Welche Meilensteine wären bis wann zu erreichen? Bitte auch Genehmigungen, Fristen etc. kalkulieren)
- Arbeitsaufwand (Bitte eine erste Abschätzung des Arbeitsaufwands für die einzelnen Akteure → vorläufige Aufgaben- und Rollenverteilung inklusive grobe Abschätzung der benötigten Zeit)

---

<sup>1</sup> Für jedes Realexperiment stehen ca. 8.000 Euro zur Verfügung, die Summe kann u.U. variieren. Allerdings gibt es bezüglich der Ausgaben bestimmte Verwendungskriterien, beispielsweise dürfen mit dem Geld keine großen Investitionen/Anschaffungen getätigt werden, die anschließend im „Besitz“ des Reallabors sind. Möglich wäre stattdessen, Leihgebühren für Technologien etc. zu entrichten. Eine Übernahme der Finanzierung muss im Einzelfall geprüft werden.

## 2. AUSWAHLPROZESS – WORAUF ACHTET DIE JURY

Die Experimente werden am **31. Januar 2019** von **14 bis 18 Uhr** durch eine Jury bestehend aus Wissenschaft (Professor\*innen und Mitarbeiter\*innen der Universität Stuttgart), Stadtverwaltung, Kultur und Wirtschaft bewertet und ausgewählt.

Die Teams haben maximal eine Minute Zeit, ihre Idee zu präsentieren. Die Form der Präsentation ist frei, wobei für die Jury, ein- bis zweiseitiges Handout erstellt werden soll, welches die Angaben aus dem Leitfaden enthält. Rückfragen zu den Kriterien können bis zum 25. Januar 2019 an folgende Adresse gesendet werden: [info@r-n-m.net](mailto:info@r-n-m.net).

Die Auswahl der Jury erfolgt vor dem Hintergrund der Diversität. Das bedeutet, dass die ausgewählten Realexperimente möglichst unterschiedlich sein sollten. Von den vorgestellten Ideen werden bis zu drei Realexperimente ausgewählt und im Sommersemester 2019 umgesetzt. Zwei der präsentierten Ideen erhalten eine Anerkennung. Alle eingebrachten Ideen werden in einer **vierwöchigen Ausstellung** im **StadtPalais** ab dem 31. Januar 2019 für die Öffentlichkeit zu sehen sein. Die Ideen, welche nicht umgesetzt werden, kommen in den Ideenspeicher und sind später auf der Homepage zu finden.

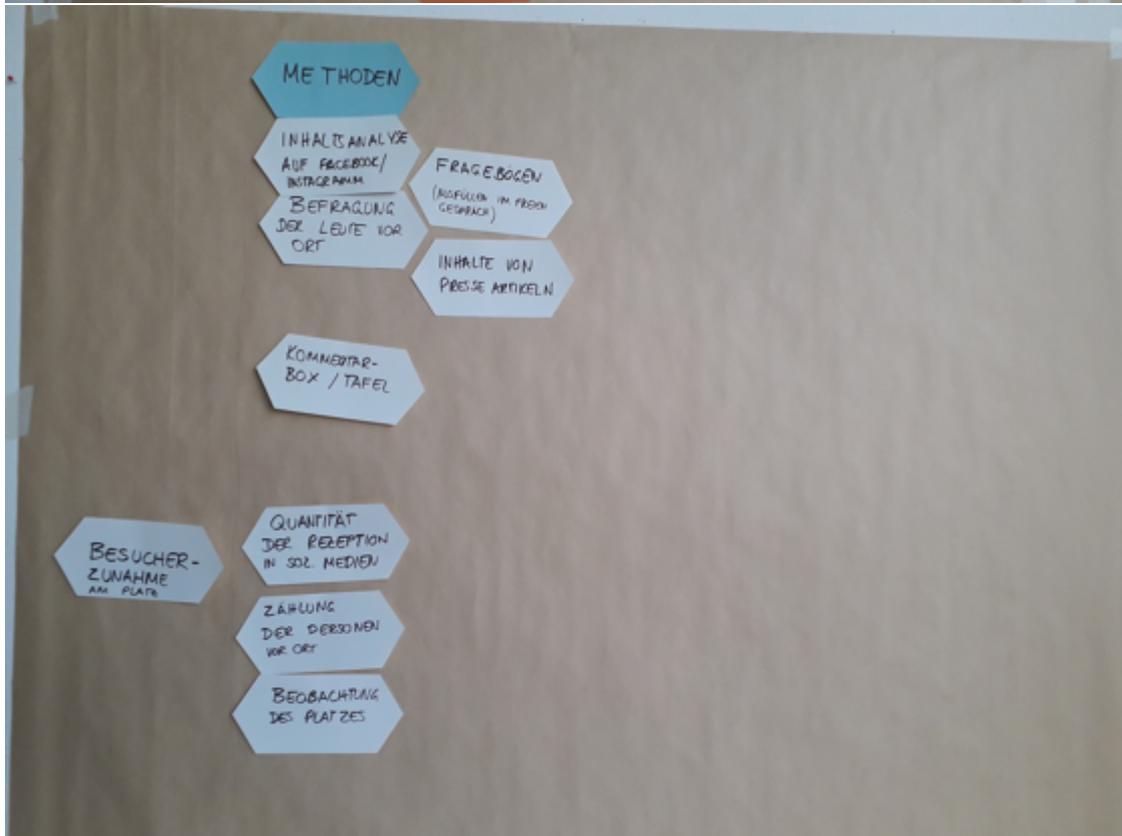
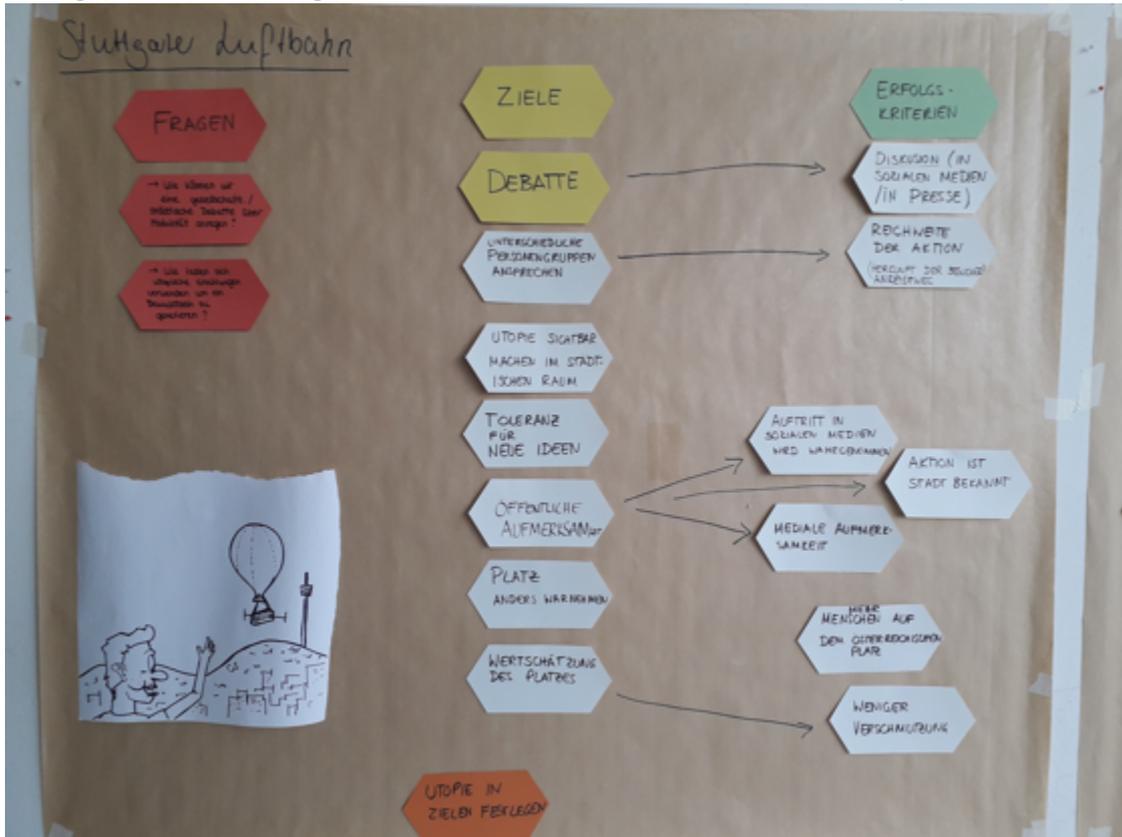
Nach folgenden Kriterien wird die Jury die Realexperimente auswählen:

- Konzeptidee
- Unterschiedlichkeit in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte, sowie hohes Verstetigungspotential
- Unterschiedlichkeit in Bezug auf Innovationstyp
- Unterschiedlichkeit in Bezug auf Mobilitätsräume
- Zielgruppenrelevanz
- Transdisziplinarität: Möglichst viele Wissensformen in den Prozess integrieren
- Evaluierbarkeit
- Durchführbarkeit





Erfolgskriterien Stuttgarter Luftbahn vom Methodenworkshop



Codebaum Auswertung StadtRegal (Zeitungsartikel & qualitative Interviews)

Idee		Zeitungsartikel	Interviews
Zustand ÖP		18	
Fazit	Ambivalent	1	
	Negativ	15	
	Positiv	8	
Konflikt(management)		3	4
Sozialer Austausch		8	10
Synergien		17	
Neue Nutzungen		10	
Aktive Nutzungen		2	1
Selbsterhaltung und Organisa- tion		0	1
Verstetigung		11	5
Akteure		4	
	Universität	5	
	Initiatoren	0	
	Zivilgesellschaftliche Akteure	4	
	St. Maria	12	
	StadtLücken	6	
	Soziale Randgruppen am ÖP	2	
	Stadt Stuttgart	13	
	Mediziner	3	
	Stadtrat	3	
	Bezirksvorsteher*innen	1	
	Anwohner*innen	5	
	Bürger*innen	3	
Augenzeugenberichte		10	
Zitate		1	5
(Wahrgenommene) Wirkung StadtRegal → räumliche Ebene		3	
	Auswirkungen auf Platz	8	1
	Stimmung		2
	Personen		6
	Verweildauer		1
	Anzahl		3
Wirkung StadtRegal → Indivi- dualebene			
	Sicherheit		2
	Perspektivwechsel		8
	Selbstwirksamkeit		2
	Eigeninitiative		2
	Dankbarkeit		4
	Vermeidung von Gentrifizie- rung		4
	Lebensqualität		5
	(Berührungs)ängste abbauen		2
Gelingensbedingungen			
	Missbrauch vermeiden	0	1
Relevanz StadtRegal			
	Nächstenliebe		3
Summe		176	72

Quelle: Eigene Darstellung

Datum:

Wochentag:

Zeit:

Name:

Wetter:

Event: ja  Welches: .....  
 nein  Organisator: .....

**Passanten, die sich auf dem Platz aufhalten:**

Alter 0-4

Alter 5-14

Alter 15-24

Alter 25-64

Alter 65+






Sitzend: +

Stehend: ✓

Schlafend: □

mit Kindern: ✕

mit Tieren: /

Unterhaltend: ●

Touristen: ○

Sportler: △

Skater: ▲

Akteure von  
 Stadtlücken e.c.t. ■

vermeintl. Obdachlos: □

vermeintl. Arbeitslos: ☒

Alkohol konsumierend: □

Sonstiges: .....

**Passanten Alter:**

0-4

5-14

15-24

25-64

65+






Fußgänger: ●

auf Rädern: ○

mit Tieren: /

Sportler: △

Skater: ▲

**Gruppenbildung/ Gruppengröße:**

2-3 Pers.

3-5 Pers.

5 und mehr




**Parkierung entlang des Platz:**






Auto: ●

Motorrad: □

Fahrrad: ○

Service: ✓

RegioRad: △

**Kommentare:**

1  
 2

---



---



---



---

Datum:

Wochentag:

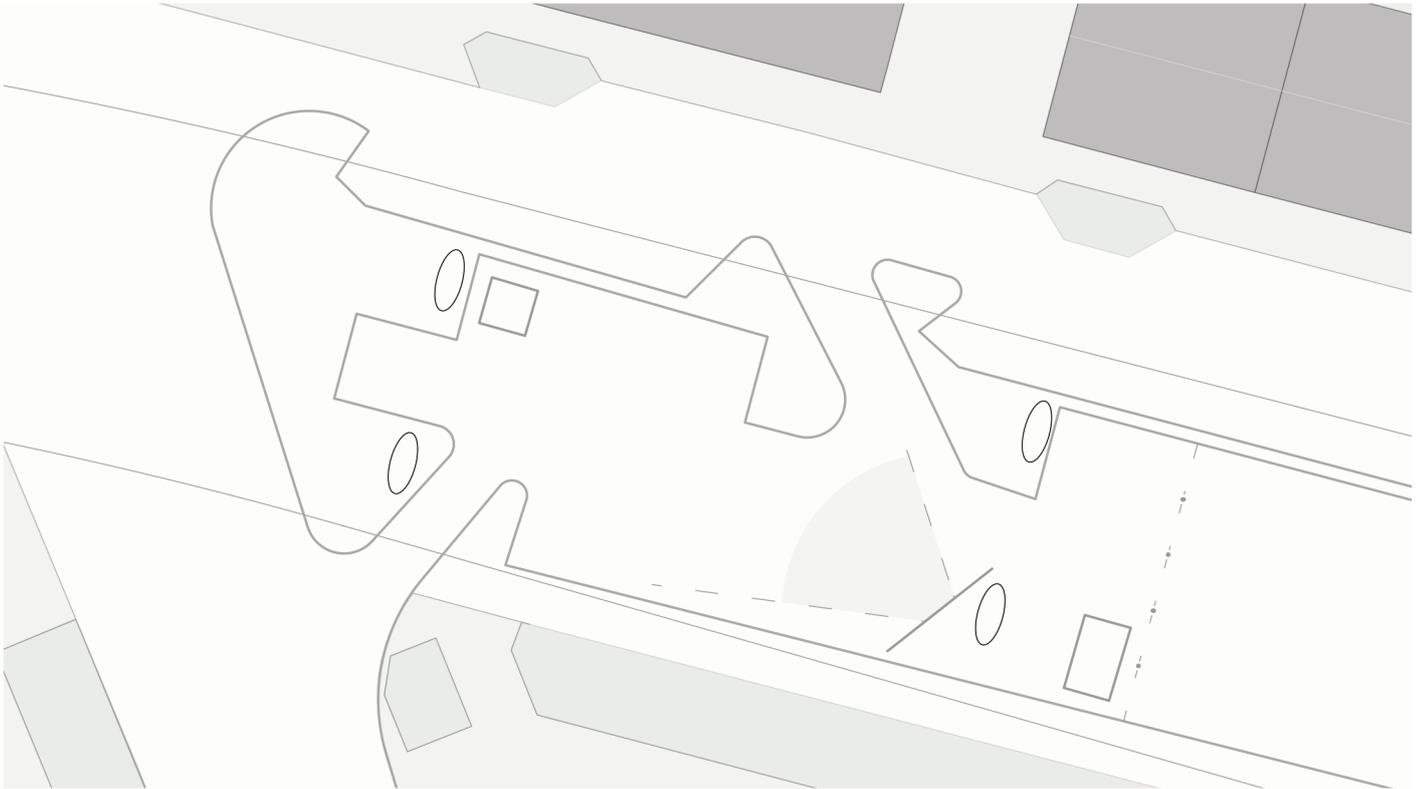
Zeit:

Name:

Wetter:

Event: ja  welches: .....  
nein  Organisator: .....

**Mapping** (Markiere Beobachtungspunkt, Aufenthaltsorte, evt. Laufwege und Kommentare)



**Platz für Skizze oder weitere Kommentare:**

## Lage- und Aufbauplan HDYR



Quelle:

## Beobachtung Paulinenbrücke HDYR - Realexperiment

Datum:	Wochentag:	Zeit:
Wetter:	Veranstaltung: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Wenn ja, welches:

Anzahl <sup>1</sup> / Uhrzeit:	13:15-13:30	14:00-14:15	14:45-15:00
PKW			
Carsharing-Angebote (Stadtmobil/ Car2go)			
Taxi			
Bus			
Moped- / Roller- / Motorradfahrer			
Zweirad-Sharing- Angebote (Stella- Roller)			
Fahrräder/ Lastenräder/ Fahrräder mit Anhänger			
Fußgänger			
Sonstige			

<sup>1</sup> Gezählt wird die Anzahl der Fahrzeuge, die die „Linie“ überqueren.

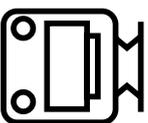
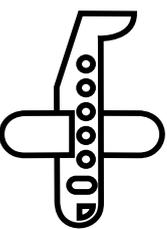
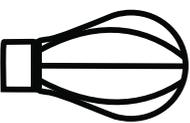
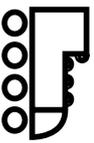
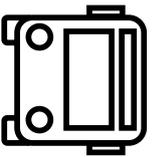
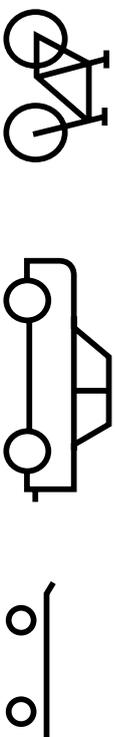
# Beobachtung Paulinenbrücke HDYR - Realexperiment

Datum:		Wochentag:		Zeit:	
Wetter:		Veranstaltung: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Wenn ja, welche:	

Uhrzeit	13:15-13:30	14:00-14:15	14:45-15:00
Anzahl			
Fortbewegungsmittel:			
Rollschuh- Fahrer*innen			
Inline-Fahrer*innen			
Blader			
Longboarder			
Fahrrad-Fahrer*innen			
Lastenräder			
Fahrräder mit Anhänger			
Fußgänger			
Sonstige und zwar:			

## Wie bewegst Du Dich meistens fort?

Bitte markieren:



Oder?



Das wünsche ich mir:

---

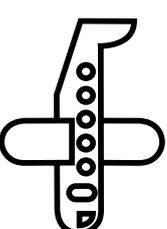
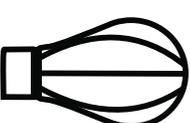
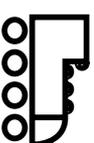
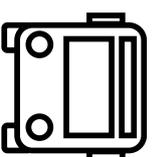
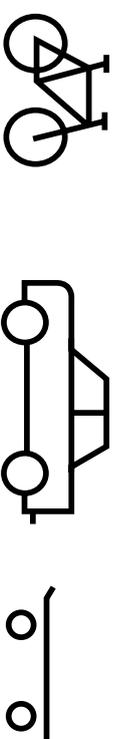
---

---

---

## Und wie bewegst Du dich am liebsten fort?

Bitte markieren:



Oder?



So kann ich dazu beitragen:

---

---

---

---

gefördert durch



Baden-Württemberg  
MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT  
FORSCHUNG UND KUNST



Universität Stuttgart



Die Veranstaltung finde ich...

---

---

---

Wir brauchen Veranstaltungen wie diese, weil...

---

---

---

Ich bin...

Männlich  Weiblich  Divers

\_\_\_\_\_ Jahre alt.

Vielen Dank für Deine Teilnahme an der Umfrage!  
Stecke diese in die Box am Info-Stand.

Dein Reallabor-Team

Die Demonstration „How do you roll?“ und die dafür angefertigte Umfrage findet als Realexperiment im Rahmen des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur statt. [www.f-r-n-m.net](http://www.f-r-n-m.net)

Das Zentrum für interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung der Universität Stuttgart möchte dieses Realexperiment wissenschaftlich begleiten und hat dazu diesen Fragebogen erarbeitet. Wir möchten gerne eine Vorstellung davon bekommen, wer an der Veranstaltung teilgenommen hat und wie sie Dir gefallen hat.

Zu statistischen Zwecken erheben wir zusätzlich dein Geschlecht und dein Alter, damit wir genauer sagen können, wer an der Umfrage teilgenommen hat. Die Ergebnisse werden gesammelt ausgewertet und in einem Abschlussbericht bzw. einer Publikation veröffentlicht. Ein Rückschluss auf deine Person ist dabei nicht möglich.

Die Daten speichern wir auf einem Server der Universität Stuttgart. Falls Du nicht möchtest, dass wir deine Daten speichern, bitten wir dich nur die Fragen zu beantworten, die sich auf die Veranstaltung und die Mobilität beziehen. Die Teilnahme beruht auf freiwilliger Basis.

Bei Fragen zu den Ergebnissen und/oder deinem Datenschutz kontaktiere bitte: [doris.lindner@zlrilus.uni-stuttgart.de](mailto:doris.lindner@zlrilus.uni-stuttgart.de)

## Kategorien Umfrage HDYR

<b>Mehr Vielfalt auf Stuttgarts Straßen!</b>	<b>So kann ich dazu beitragen:</b>
<p>Das wünsche ich mir: (N=70)</p>	<p>(N=52)</p>
<p><b>Kategorien</b></p>	<p><b>Kategorien</b></p>
<p><b>Ausbau und Verbesserung der Fahrradinfrastruktur</b> (40 Nennungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehr Radwege, besserer Fahrbahnbelag;</li> <li>- Breitere Fahrradwege, bessere Ampelschaltung für Fußgänger und Fahrradfahrer;</li> <li>- mehr und bessere Fahrradwege;</li> <li>- eine bessere Vernetzung der bestehenden Radwege, mehr sichere Radwege → Radschnellwege</li> <li>- Mehr/bessere Fahrradwege;</li> <li>- mehr Fahrradwege/Fahrradwege und Fußgängerwege getrennt/Regeln für Fahrradwege für mehr Sicherheit/Mehr Parkplätze für Fahrräder und Schließflächen;</li> <li>- viel mehr Raum für Rad;</li> <li>- Radwege etc.;</li> <li>- mehr Fahrradwege;</li> <li>- bessere Radweg;</li> <li>- mehr Radwege, da es zu wenig Möglichkeiten gibt;</li> <li>- Radwege</li> <li>- mehr Fahrradwege</li> <li>- mehr Radwege</li> <li>- durchgehende, separate Radwege</li> <li>- Radautobahnen</li> <li>- mehr Radwege</li> <li>- bessere Fahrradwege</li> <li>- mehr Fahrradwege, mehr städtische Fahrradverleihe (z.B. Swapfeet)</li> <li>- Mehr Raum für RadfahrerInnen,</li> <li>- mehr Fahrradwege in Stuttgart</li> <li>- mehr Fahrradwege</li> <li>- Fahrradabstellplätze, Fahrradgarage (am Wohnort)</li> <li>- Bessere Radwege;</li> <li>- Mehr + bessere Fahrradwege</li> <li>- Mehr + sichere Radwege,</li> <li>- Fahrradwege,</li> <li>- mehr Fahrradwege</li> <li>- Eine bessere Infrastruktur für Fahrräder</li> <li>- Ausbau Radwege</li> <li>- mehr Radwege</li> <li>- mehr Fahrradwege in Stuttgart</li> <li>- Breitere Geh- &amp; Radwege</li> <li>- Mehr Platz für Fahrräder! Fahrradstraßen!</li> <li>- bessere Fahrradwege</li> <li>- mehr Fahrradwege</li> <li>- mehr Radwege,</li> <li>- Fahrradwege!</li> <li>- baulich getrennte Radwege</li> <li>- mehr Fahrradwege</li> </ul>	<p><b>Autoverzicht/zu Fuß gehen, Rad fahren und ÖPNV nutzen</b> (28 Nennungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jeden Tag mit dem Fahrrad auf die Arbeit, auch wenn die Autofahrer hupen</li> <li>- mit meiner Art der Mobilität Präsenz zeigen</li> <li>- using more public transport, walk more, bicycle more</li> <li>- Fahrgemeinschaft aufsuchen</li> <li>- in der Stadt mit VVS/SSB fahren</li> <li>- vielleicht mehr Fahrrad fahren</li> <li>- bewusst Fahrradfahren</li> <li>- bin Dauerradler, nutze ÖPNV, fahre (fast) nie auf Gehwegen</li> <li>- und mehr skaten</li> <li>- s.o. (laufen)</li> <li>- sich auf den Straßen mit Rad und Skateboard den Platz nehmen den man braucht</li> <li>- Fahrrad to go, mehr Präsenz dazu</li> <li>- öfters skaten, dass es andere sehen</li> <li>- ich schaue nach Radlern beim Ausparken!</li> <li>- Tickets im ÖVP bezahlen!</li> <li>- Fahrrad fahren</li> <li>- Tickets im ÖVP bezahlen!</li> <li>- weniger Auto fahren</li> <li>- Fahrrad fahren!</li> <li>- weniger mein Auto in Stuttgart</li> <li>- Sonntags nicht mehr Auto fahren</li> <li>- Öffis und Fahrrad benutzen</li> <li>- Mehr Fahrrad fahren</li> <li>- So oft wie möglich ÖPNV fahren oder zu Fuß gehen auf der Straße radeln</li> <li>- Fahrrad fahren, &gt;ÖPNV benutzen</li> <li>- natürlich weiter Rad fahren :)! </li> <li>- mehr Radfahren</li> <li>- Kein Auto kaufen</li> </ul> <p><b>Aufmerksamkeit erzeugen allg.</b> (3 Nennungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufmerksamkeit erzeugen,</li> <li>- mitmachen/unterstützen :)</li> <li>- mitmachen/werben (instagram) :D</li> </ul> <p><b>„Vorbild sein“ und andere zum Mitmachen bewegen</b> (11 Nennungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leute zum Fahrradfahren bewegen</li> <li>- weiter da hin gehen</li> <li>- Vorbild sein</li> <li>- Dialog ermöglichen!</li> <li>- Menschen davon erzählen</li> <li>- Rücksicht</li> <li>- andere dazu motivieren = weniger Autos = mehr Platz für Fahrräder</li> </ul>

**Reduzierung des MIV, (mehr) autofreie Zonen und Zeiträume (21 Nennungen)**

- *weniger Autos in der Stadt, kein Durchgangsverkehr*
- *die Industrie soll umweltgerechte Autos produzieren, das Leben in der Stadt ist ohne Auto besser zu managen als auf dem Land!*
- *mehr Straßen ohne Autoverkehr;*
- *weniger Autos!*
- *50% weniger motorisierter Individualverkehr, dazu gehören auch E-Autos, die restlichen 50% um 50% verkleinerte Vehikel,*
- *weniger Autos*
- *mehr autofreie Räume*
- *Autofreie Tage*
- *weniger Autos*
- *weniger Auto*
- *Mehr autofreie Sonntage in Deutschland*
- *, weniger Autoverkehr*
- *weniger Autos,*
- *Eine autofreie Innenstadt*
- *>50% weniger Autoverkehr dafür Busspuren und Radstraße durchgängig, Fußwege die der StVZO genügen*
- *weniger Karren*
- *weniger Autos*
- *AUToFREIE STADT!*
- *„SUV-Verbot*
- *Rückbau von Straßen mit mehr als 4 Spuren*
- *mehr verkehrsberuhigte Zonen, Autofreie Zonen + Tage*

**Mehr Akzeptanz und Rücksicht im Straßenverkehr (8 Nennungen)**

- *Akzeptanz für Fahrradfahrer,*
- *mehr Toleranz im Straßenverkehr*
- *mehr Rücksicht*
- *dass mehr Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer genommen wird*
- *mehr Bewusstsein dafür, dass die Straße nicht nur den Autofahrern gehört – öffentlicher Raum ist für alle da!*
- *rücksichtsvollere Autofahrer,*
- *Platz für alle Fortbewegungsmittel*
- *mehr Respekt im Straßenverkehr*

**Spielräume für alternative Mobilitätsformen (7 Nennungen)**

- *mehr Veranstaltungen dieser Art :);*
- *mehr österreichische Plätze ;);*
- *weitere Events dieser Art, dass Politik endlich verhandelt,*
- *mehr solche Veranstaltungen ohne Autos, coole Feste auf den Straßen ohne Stau;*
- *Mehr solche Sachen*
- *mehr Tage wie diesen*
- *mehr Tage wie diesen! Super Initiative, Danke!*

- *Solche Veranstaltungen besuchen/veranstalten*
- *Die Menschen in meinem Freundeskreis aufmerksam machen, dass unsere Stadt menschenorientierter werden muss,*
- *toleranter sein*
- *Freunde überreden das Rad anstatt dem Auto zu nehmen*

**Politisches Engagement/Aktivismus (17 Nennungen)**

- *critical mass :)*
- *critical mass etc.*
- *im Rahmen der Möglichkeiten mich einbringen- Wahlen, Aktionen, Demonstrationen, Umfragen*
- *critical mass*
- *critical mass unterstützen*
- *an Demos teilnehmen*
- *entsprechende Veranstaltungen unterstützen*
- *Petition*
- *Critical Mass, wählen/demonstrieren*
- *Critical Mass,*
- *Proletarische Wut*
- *Protest!*
- *Demonstrieren!*
- *Proletarische Wut, Straßenblockaden, Barrikaden, im Bezirksamt beitragen*
- *ziviler Ungehorsam*
- *auf Demos (Critical Mass),*
- *demonstrieren*

**Mehr Möglichkeiten und Raum für Skateboards, Inliner, E-Scooter (7 Nennungen)**

- *Mehr Skateparks (kostenlose Skatehalle);*
- *Mehr Raum für Rad und Skateboard;*
- *mehr Erlaubnis für Inliner-Fahren in Straßen und Läden;*
- *mehr E-Scooter*
- *Vorfahrt für Skater*
- *Mehr Skateboards, mehr Wege für Skateboards und Skates → guter Boden*
- *mehr für Inliners*

**ÖPNV (3 Nennungen)**

- *mehr und besseren ÖPNV*
- *1-Euro-Ticket*
- *günstigeren und zuverlässigeren ÖPNV*

**Die Veranstaltung finde ich .... (N=61)**

- *PRIMA*
- *lebendig/die Ansagen sind noch ausbaufähig*
- *super!*
- *sehr wiederholenswert!*
- *richtig gut und notwendig für die Umgestaltung der Stadt*
- *einzigartig*
- *Einzigartig =)*
- *schön, vielfältig, bunt, lustig*
- *SUPER aber fürs nächste Mal wünsche ich mir einen besseren Untergrund*
- *wunderbar, richtig und wichtig!*
- *is really a good idea to have a carfree day more often too let people enjoy the city without the pollution*
- *gut*
- *sehr gut*
- *Klasse <3*
- *sehr schön, das Wetter macht mit und regt zum Nachdenken an*
- *Supi =)*
- *supi!!!*
- *mega! Habt ihr toll gemacht!*
- *ganz witzig, es gibt am Sonntag was zu tun*
- *nice*
- *Symbolisch*
- *Prima*
- *Gut*
- *Sensationell*
- *super!*
- *super. Richtig gut.*
- *sehr schön, mal was Anderes*
- *super!*
- *Super*
- *Hammer!*
- *TOP*
- *toll, nur könnten gerne mehr Leute da sein ...*
- *sehr cool! Tolle Veranstaltung mit sehr gutem Hintergrund*
- *superior*
- *Top! Der einzige Makel die Rechtskurve ist ziemlich grobkörnig*
- *Gut*
- *Klasse*
- *Sehr geil :)*
- *cool, einzigartig, LIT*
- *spaßig*
- *gut*

- <3 <3 <3
- SUPER!
- Total super!
- Super aber zu klein
- GEIL! Sollte öfters sein
- super toll. Min. 1x im Monat stattfinden
- sehr gut
- supi
- SUPER COOL!!
- Sehr cool, auch, dass der Verleih umsonst ist
- Gut, aber es sollte ein bisschen kämpferischer sein.
- Super! Eine sehr gute Idee um die Stadt von einer anderen Perspektive zu sehen
- Soo gut
- Super gut
- fantastisch, wunderbar, toll, saubere Luft
- KLASSE!
- cool, mach's größer, mach's häufiger.
- top!
- spitze, endlich mal was besonderes
- super! Coole Idee und gibt Inspiration

#### Wir brauchen Veranstaltungen wie diese, weil ... (N=62)

##### Kategorien

##### **Aufmerksamkeit erzeugen/(Bewusstseins)Wandel anstoßen (27 Nennungen)**

- das Denken zu ändern
- Bewusstsein
- Akzeptanz fördern
- sich so ein neues Bewusstsein ausbilden kann
- sich sonst nichts verändert
- so das Bewusstsein geschärft wird
- Aufmerksamkeit erzeugen
- sie aufmerksam machen und bewussten Umgang fördern
- , Aufmerksamkeit
- sie Lust auf alternative Mobilität weckt
- -> Aufmerksam machen
- Aufmerksamkeit auf schreckliche Infrastruktur
- mehr Aufmerksamkeit geschaffen werden muss
- Wir darauf aufmerksam machen müssen, dass Straßen nicht nur von Autos, Rollern und Motorrädern benutzt werden können und sollten.
- alternative Fortbewegungsmittel (zum Auto) Präsenz zeigen können
- man ein Gefühl dafür bekommt, wie viel Raum den Autos vorbehalten wird und was es für eine Qualität hat, diesen Raum den Menschen zugänglich zu machen
- Damit eine Debatte darüber angestoßen wird, für wen und was wir unsere öffentlichen Plätze in der Stadt nutzen wollen.
- sie zeigen wie die Flächen, die für Straßenverkehr verschwendet werden besser genutzt werden könnten
- es den Menschen wieder vor Augen führt, wie schön es sein kann ohne Automobilverkehr
- wir alle dazu anregen müssen die momentane Verkehrssituation zu überdenken
- der Rad + Fußverkehr ins Bewusstsein der breiten Masse finden soll wie lebenswert die Stadt + Straßen sein können
- sie das Auto als (Haupt-) Verkehrsmittel in der Stadt infrage stellt
- ein Zeichen für alternative Mobilität ist
- auf das Thema aufmerksam gemacht werden muss und wir drüber sprechen
- die Stadt sich ändern muss → speziell Mobilität
- sich in Stuttgart etwas verändern muss!

- *sich sonst nichts ändert*

#### **Vielfalt macht SPASS (11 Nennungen)**

- *ist Spaß und Sport*
- *ist Spaß*
- *es Spaß macht und Gesellschaft positiv ist*
- *sie Spaß machen und zeigen wie der Straßenraum aussehen könnte ohne Autoverkehr*
- *es die Stadt bunter macht und das Leben schöner*
- *mir sonst langweilig wäre und es einfach geil ist, sowas zu machen. Für Spaß*
- *sie die Stadt bunter macht*
- *FUNNY is important*
- *Spaß macht*
- *es Spaß macht zu skaten wo ich normalerweise mit dem Auto fahre*
- *having this street without cars is really nice to enjoy the day also we can improve healthier lifestyle, fun thing to do (in the weekends...)*

#### **Kritik am Autoverkehr (10 Nennungen)**

- *Stuttgart nicht Fahrrad freundlich ist*
- *Stuttgart immer noch zu viele Autos hat*
- *um mehr vom Autoverkehr wegzukommen!*
- *es in Stuttgart viel zu viele Autos gibt*
- *man braucht mehr Platz für Menschen ohne Auto*
- *es genug Platz für Autos in Stuttgart gibt! Bzw. zu viel!*
- *es kein Platz für Menschen gibt. Viel Platz für Autos, wenig für Menschen.*
- *es doch bitte mehr Menschen als Autos in der Stadt gibt, ich möchte nicht verdrängt werden*
- *die Stadt den Menschen gehört und nicht den Autos*
- *Stuttgart zu laut, zu voll und menschenunfreundlich und kinderfeindlich ist*

#### **Gemeinschaft verbindet (6 Nennungen)**

- *weil sie verknüpft*
- *es Menschen auf Rollerskates aufmerksam macht und Leute zusammenbringt*
- *man hierdurch nicht nur Menschen zusammenführt, sondern auch etwas für die Umwelt tut*
- *schöne Gemeinsamkeit open air*
- *es die Gemeinschaft fördert,*
- *sie Leute verbindet und entschleunigt*

#### **Öffentlicher Raum (2 Nennungen)**

- *Straßen allen Verkehrsteilnehmern gehören!*
- *wir müssen den öffentlichen Raum wieder erobern.*

#### **„Spielräume“ als Motivator (2 Nennungen)**

- *man Leute zu anderen Bewegungen in der Stadt treibt*
- *es die Menschen dazu motiviert rauszugehen und alternative Bewegungsmittel zu benutzen*

#### **Sonstiges (6 Nennungen)**

- *sie zu selten vorkommen*
- *Zu wenige*
- *es zu wenige davon gibt*
- *es das sonst gar nicht gibt*
- *wir uns überlegen müssen wie wir leben wollen und nicht wie wir bisher können :)*
- *sie einen Mehrwert für die Stadt darstellt*

Zeitungsartikel HDYR



Quelle: „Paulinenbrücke: Vorfahrt für Rollschuhfahrer“, Stuttgarter Zeitung, 30.09.2019

# Beobachtung „Stuttgarter Luftbahn“ – Realexperiment

Datum:	Wochentag:	Zeit:
Wetter:	Veranstaltung Stadtpalais: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Wenn ja, welche:
Aktionen vom RE zuvor: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Wann: Was:	

Anzahl <sup>1</sup> Passant*innen	Anzahl vorbeigehender, aber schauender Passant*innen <sup>2</sup>	Anzahl stehengebliebener Passant*innen <sup>3</sup>																																																												
<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																					<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																					<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																				
<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																					<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																					<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																				
<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																					<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																					<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																				
<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																					<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																					<table border="1"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>																				

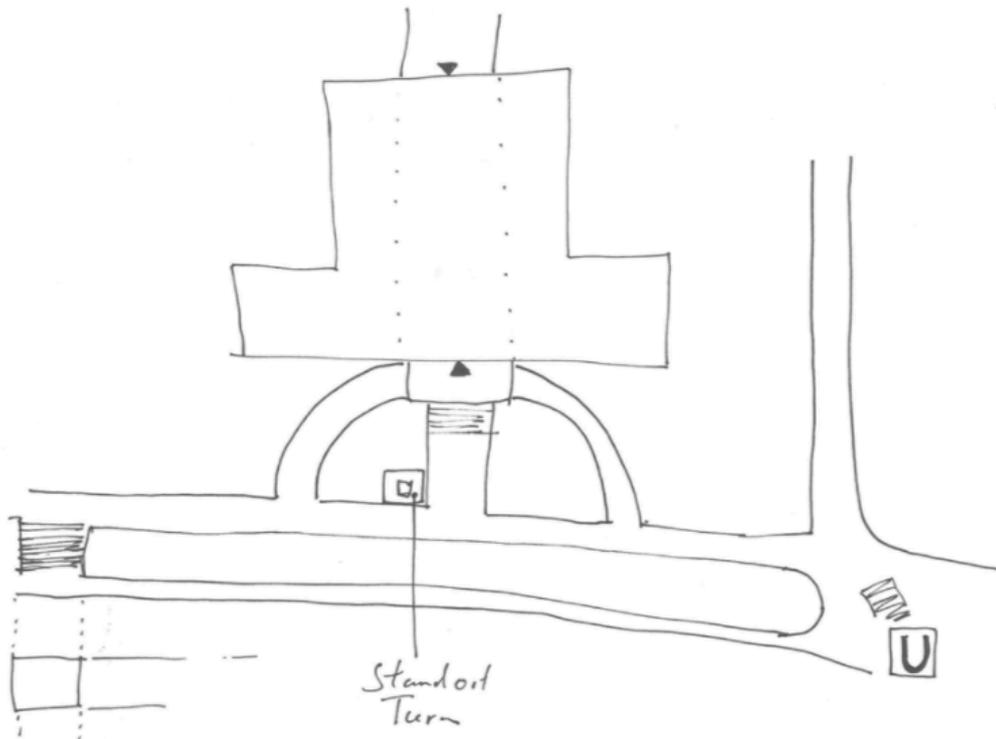
<b>Reaktionen von Passant*innen, die stehenbleiben oder schauen:</b>		
<input type="checkbox"/> eher neutral	<input type="checkbox"/> eher zustimmend	<input type="checkbox"/> eher kritisch
Strichliste der Reaktionen:		

<sup>1</sup> Anzahl Passant\*innen, die vorbeigehen (Personen bei denen nicht ersichtlich ist, ob es nur eine kurze Kopfbewegung Richtung Turm ist; zählen ebenfalls dazu).  
<sup>2</sup> Passant\*innen schauen Luftbahn an, gehen aber weiter.  
<sup>3</sup> Passant\*innen sehen Luftbahn, bleiben stehen und schauen sich Tafeln und/oder Turm an.  
 Altersgruppierung:  
 X = Erwachsene; 0 = Kinder; ▽ = Jugendliche

## Beobachtung „Stuttgarter Luftbahn“ - Realexperiment

### Skizze

Wie bewegen sich die Leute um den Turm? (Tracing)



Beschreibung zur Skizze:

Sonstige Kommentare/ Stimmung/ Besonderheiten:

---

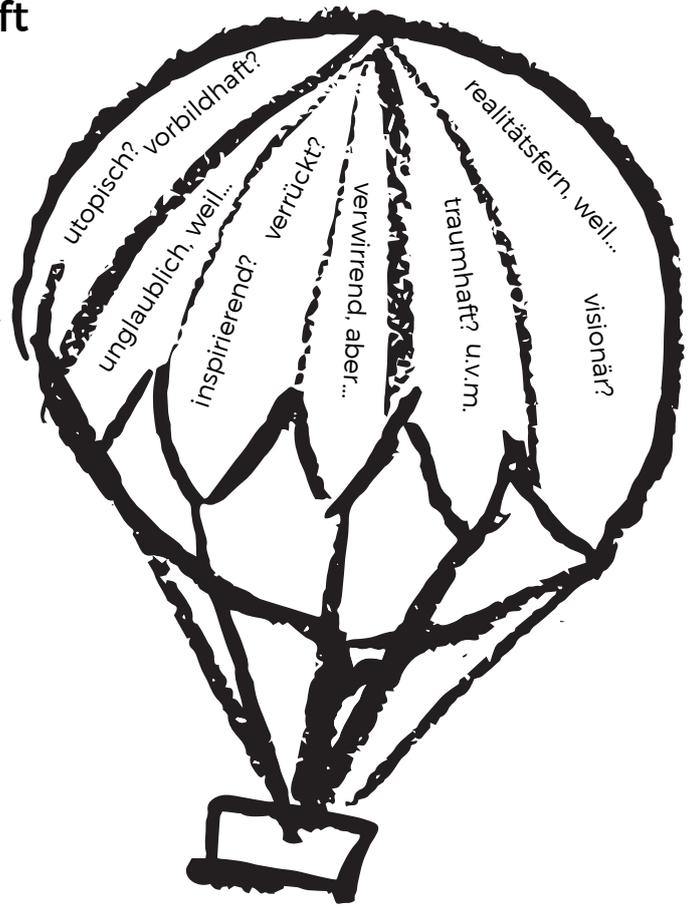
---

---

---

# Stuttgarter Luftbahn

## Umfrage zur Mobilität in der Zukunft



Wie haben Sie die Luftbahn entdeckt?  
\_\_\_\_\_

Das Konzept finde ich:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Würden Sie gerne mit der Luftbahn fahren?  Ja  Nein

Wohin sollte Ihre Reise gehen? \_\_\_\_\_

Gestern der Traum von der Luftbahn - Heute sollten wir träumen von... \_\_\_\_\_

Das brauchen wir zur Verwirklichung der Träume:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

So kann / will ich dazu beitragen:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Meine „Luftbahn“ / Utopie sieht so aus (in Wort oder Bild):  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

# Stuttgarter Luftbahn

## Umfrage zur Mobilität in der Zukunft

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Umfrage!

Falten Sie die Umfrage zusammen und geben Sie das Blatt einem/r Mitarbeiter/in des Reallabors oder werfen Sie es in die gelbe Rückgabe-Box.

Ihr Reallabor-Team.

### Informationen zur Umfrage:

Diese Umfrage ist Teil des Realexperiments „Stuttgarter Luftbahn“ im Rahmen des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur. ([www.r-n-m.net](http://www.r-n-m.net)).

Das Zentrum für interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung der Universität Stuttgart möchte dieses Realexperiment wissenschaftlich begleiten und hat dazu diesen Fragebogen erarbeitet.

Wir möchten gerne eine Vorstellung davon bekommen, was die Vorstellungen und Visionen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer dieser Veranstaltung sind und wie Ihnen die Idee sowie das Konzept der „Stuttgarter Luftbahn“ gefällt.

Die Ergebnisse werden gesammelt ausgewertet und in einem Abschlussbericht bzw. einer Publikation veröffentlicht. Ein Rückschluss auf Ihre Person ist dabei nicht möglich und die Teilnahme an dieser Umfrage ist freiwillig.

Bei Fragen zu den Ergebnissen wenden Sie sich gerne an Doris Lindner ([doris.lindner@zirius.uni-stuttgart.de](mailto:doris.lindner@zirius.uni-stuttgart.de)).

Screenshot Montage Reihe

**MONTAGE: LUFTBAHN STUTTGART**  
 MIT MICHA PILTZ UND ANDREAS VOGEL | SALON



Eine Stuttgarter Gruppe Studierender berichtet über ein vergessenes Kapitel des öffentlichen Personennahverkehrs der Landeshauptstadt.

„Wir schreiben den 10. Juni 1895: Es ist an einem Montagmorgen, dass sich am Österreichischen Platz vor dem Lindle der erste Luftballon des Typs LWH II über den Menschenmassen erhebt. Das Ziel ist Cannstatt, nur fünf Kilometer von der Startstelle entfernt. Und doch sind die Zuschauer fasziniert von dem, was sich da gerade vor ihnen abspielt. Denn dieser Flug soll erst der Anfang von etwas viel Größerem sein: ein weit über Stuttgart hinaus umspannendes Luftballonverkehrssystem“ (Die Geschichte zur Luftbahn, RL)

Die Veranstaltungsreihe „Montage“ beschäftigt sich immer montags mit Populärkultur und anderen interessanten Themen. Die Macher Piltz & Vogel freuen sich auf Ihren Besuch.

[www.montage-gruppe.de](http://www.montage-gruppe.de)

---

**MO 28.10. MONTAGE: LUFTBAHN STUTTGART** | **EINTRITT**  
**21:00** | **FREI**  
ATELIER  
 Salon mit Andreas Vogel und Michael Piltz

Anmerkungen: Zu finden war dieser Screenshot auf der Homepage des Theater Rampe

## Codierung Lerneffekte Studierende

Oberkategorie	Unterkategorie	Anzahl Codes
Systemwissen		1
Zielwissen		6
Transformationswissen		0
	Wissenszuwachs	3
	Begeisterungsfähigkeit	3
	Kommunikation	3
	Material/Ressourcenmanagement	1
	Ansprechpartner	3
	Sozialkompetenz	5
	Frustrationstoleranz	8
	Handwerkliches Know-how	15
	Prozessmanagement	30
	Zeitmanagement	10
	Überforderung	2
	Öffentlichkeitsarbeit	8
	Team Work/Kooperation/Netzwerken	17
	(sozial)wissenschaftliches Vorgehen	11
Fazit		2
	Positives Fazit	16
	Ambivalentes Fazit	1
Aufgaben eines*r Architekten*in		4
Empowerment		3
Zitate		22
<b>Summe</b>		<b>174</b>