



REALEXPERIMENT PARKLETS FÜR STUTTGART

Kristin Lazarova

Basil S. Helfenstein

Raphael Dietz

Sophia Alcántara

Parklets für Stuttgart

www.parklet-stuttgart.de

Städtebau-Institut

Lehrstuhl Internationaler Städtebau

Keplerstraße 11, 70174 Stuttgart

www.si.uni-stuttgart.de

Dieser Bericht entstand im Namen des Projektkonsortiums
des Future City Lab_ Reallabor für Nachhaltige
Mobilitätskultur der Universität Stuttgart

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

Zusätzlich geförder durch
das Umweltbundesamt

REALLABOR FÜR
NACHHALTIGE
MOBILITÄTSKULTUR

Future City Lab
Universität Stuttgart



Parklets für Stuttgart - Ein Realexperiment



Kristin Lazarova
Basil S. Helfenstein
Sophia Alcántara
Raphael Dietz

Impressum

Herausgeber*innen und Autor*innen:

Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein, Sophia Alcántara, Raphael Dietz

Co-Autoren:

Marius Gantert, Hanka Griebenow, Rainer Kuhn, Bianca Llerandi, Antje Stokman, Eric Puttrowait, Susanne Scherz
Sowie die folgenden Studierenden: Giulia Tucci, Hend Elhofy, Bonny Wen, Hencong Li, Rhabanus Kaehler, Simon Grothkopp, Fin Oldach, Felix Haussmann, Jasmin Steinmetz, Jesus Maeza, Nikos Sousanis.

Redaktion und Lektorat:

Raphael Dietz, Bianca Llerandi, Lisa Schwarz, Philipp Wölki, Jonas Mattes

Satz, Layout und Umschlaggestaltung:

Jonas Mattes

Foto Umschlag:

Konrad Zerbe

Verlag:



Städtebau Institut der Universität Stuttgart
Lehrstuhl Internationaler Städtebau
Prof. Dr.-Ing. Astrid Ley
Keplerstraße 11
70174 Stuttgart
+49 711 685 83360
international@si.uni-stuttgart.de

Gemeinsam mit:



Parklets für Stuttgart
www.parklet-stuttgart.de
info@parklet-stuttgart.de



ZIRIUS Universität Stuttgart
Prof. Dr. Cordula Kropp und Prof. Dr. André Bächtiger
Seidenstraße 36
70174 Stuttgart
+49 711 685 83971
sekretariat.renn@zirus.uni-stuttgart.de

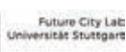
1. Auflage, Copyright 2018

Druck und Bindung:

WIRmachenDRUCK GmbH

ISBN 978-3-930548-39-2

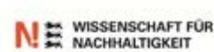
Diese Publikation entstand im Rahmen des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur der Universität Stuttgart. Das Projekt wurde unterstützt durch die Stadt Stuttgart. Das Reallabor wurde gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst des Landes Baden-Württemberg und das Umweltbundesamt.



Universität Stuttgart



MINISTERIUM FÜR WISSENSCHAFT, FORSCHUNG UND KUNST



Inhaltsverzeichnis

Impressum	1
Inhaltsverzeichnis	2
1. Editorial	7
2. Ach, Stuttgart. So, Stuttgart! - Ein Vorwort	8
3. Parklets für Stuttgart - Das Wichtigste auf einen Blick	12
Das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (RNM)	13
Das erste Parklet Stuttgarts	14
Was ist ein Parklet?	14
Parklets für Stuttgart werden ein Realexperiment	16
Auswirkungen	20
4. Lehrkonzept	22
Lehre für Nachhaltigkeit: Entwurfsprojekt SoSe 2016	23
Erkenntnisse und Verbesserungsvorschläge	28
Fazit	30
5. Realisierung und Umsetzung der Parklets	32
Standortwahl	33
Parklet-Paten*innenschaft	35
Abbau und Weiterleben der Parklets	41
Urbane Straßenräume - Ein Plädoyer für Versuche	44
Anhang: Genehmigung	46
6. Parklets in Stuttgart	50
Parklets West	51
Parklet Gutbrodstraße 7 - „Naturlandschaft“	52
Parklet Gutenbergstraße 77 - „Parksalat“	60
Parklet Hasenbergstraße 12 - „Kleiner Steingarten“	68
Parklet Ludwigstraße 77 - „Z“	76
Parklet Schwabstraße 71 - „Some Comfort“	84
Parklet auf dem Schützenplatz - „Casa Schützenplatz“	90
Parklet Lange Straße 6 - „From Parking Space to Public Stage“	100
Parklet Kronenstraße 15 - „Waow!“	108
Parklet Sophienstraße 19 - „Thinking Colours“	116
Parklet Tübinger Straße 90 - „Die Sitzkiste“	124
Parklet Liststraße 13 - „Der urbane Garten“	134

7. Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit	144
Öffentlichkeitsarbeit	145
Veranstaltungen	145
Nachklang	147
How To Parklet	149
Anhang: Anträge	150
8. Reaktionen auf das Realexperiment - Inhaltsanalyse	154
Einführung	155
Methode und Datenmaterial	155
Quantitative Auswertung - Zahlen und Statistiken	156
Feedback E-Mails und Gelbe Karten in Zahlen	158
Qualitative Auswertung der Begründungsmuster	160
Diskussion und Fazit	169
Reaktionen: Best Of Zitate	172
Anhang: Facebookstatistiken	174
9. Gemeinsam Forschen: Transformation und Reflexion	176
Co-Produktion von Wissen - Ein Überblick	177
Ziele, Erfolgskriterien und angewendete Methoden	177
Darstellung der Ergebnisse	179
Lessons Learned	184
Beyond Parklets - Ideen für Stuttgart als Mobilitätsinnovator von Morgen	189
Vom Handeln zum Wissen - und wieder zurück. Fazit und Zusammenfassung	191
Danksagung	195
Abbildungsnachweis	196
Autoren	198

Für Merle.

*Erst wenn du nachts um drei
alleine durch die Straßen fährst,
ist der Westen noch Westen
und Du ein Teil der Stadt.*

Graffito in Stuttgart Süd



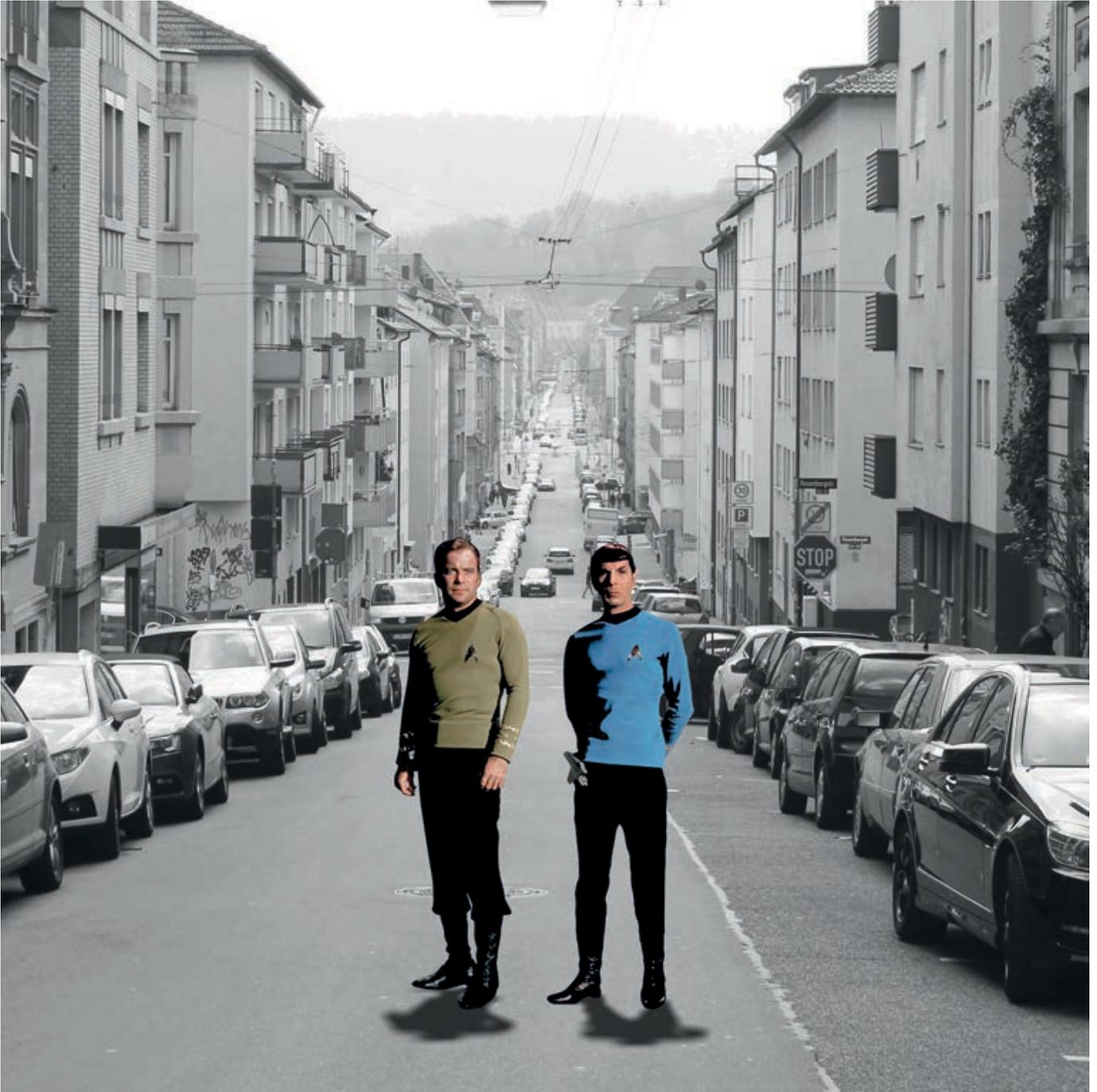
1. Editorial

Sophia Alcántara, Raphael Dietz

Der vorliegende Bericht über das Realexperiment "Parklets für Stuttgart" entstand im Rahmen des Projekts Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur, welches sich dadurch auszeichnet, dass Wissenschaft gemeinsam mit zivilgesellschaftlichen Initiativen, Wirtschaft und Politik in Bezug auf gesellschaftliche Problemstellungen forscht. Dafür werden unterschiedliche Realexperimente konzipiert, durchgeführt und ausgewertet. Der Forschungsprozess ist dementsprechend als Co-Produktion unterschiedlicher Akteure aus den jeweiligen Bereichen zu verstehen. Alle Beteiligten lassen sich auf ein gemeinsames Experimentieren ein und bringen ihre eigenen Methoden, Sprachen, Perspektiven und Arbeitsweisen sowie ihre Zielvorstellungen in den Prozess ein.

Da diese transdisziplinäre Zusammenarbeit auch für die Wissenschaft ein Stück weit Neuland ist, stellt sich am Ende eines solchen

Projektes die Frage, wie eine Ergebnisdokumentation aussehen kann, welches dieser Pluralität gerecht wird. Im Fall des vorliegenden Realexperimentes bildet unsere Antwort darauf der vorliegende Bericht, der als eine Art Sammelband konzipiert wurde, in welchem eine Vielzahl verschiedener Autor*innen-(teams) zu Wort kommt. Die einzelnen Kapitel und Abschnitte zeichnen sich daher nicht nur durch die Verwendung unterschiedlicher Methoden sondern vor allem auch durch unterschiedliche Herangehensweisen und Schreibstile aus. Manche befolgen ein wissenschaftliches, analytisches Vorgehen, andere sind deskriptiv berichtend und wieder andere sind im Stil einer lebendigen Kolumne formuliert. Die einzelnen Texte geben daher auch nicht immer die Meinung des gesamten Teams wieder, sondern sind teilweise als die spezifische Sichtweise der jeweiligen Autor*innen zu verstehen.



2. Ach, Stuttgart. So, Stuttgart! - Ein Vorwort

Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein



Abb. 1: Typische Straßenräume in Stuttgart...

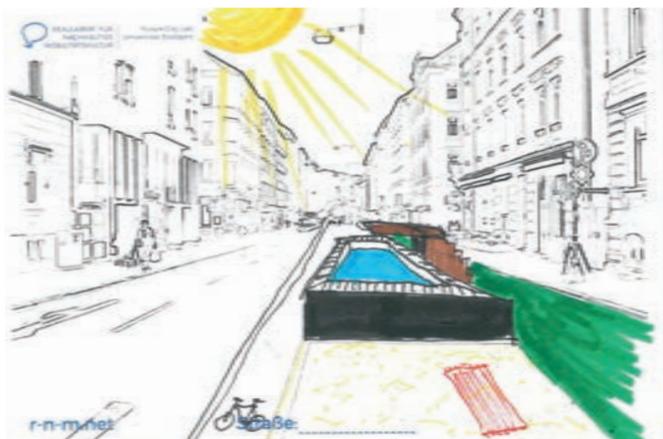


Abb. 2: ... und wie sich manche Bürger*innen diese vorstellen

Vor einiger Zeit hielten wir - die drei Initiatoren der Parklets für Stuttgart - einen Anstecker in den Händen, darauf stand: Ach, Stuttgart. Während des Studiums der Architektur und Stadtplanung haben wir uns mit Stuttgart, der Stadt und den Menschen auf unterschiedliche Weise auseinandergesetzt. Mal lieben, mal hassen wir Stuttgart. Und irgendwann einmal haben wir realisiert, dass auch wir ein Teil der Stadt sind und etwas für sie tun können und wollen. So, Stuttgart!

Stuttgart ist sehr schön. Zumindest aus gewissen einzelnen Gesichtspunkten. Mit dem Schlossgarten erstreckt sich ein unüberschaubar großer Park durch die Stadt bis hin zum Neckar. Weinberge wachsen an den Hängen und nur wenige Schritte die Stäffele hoch findet man sich im Wald wieder, wo man, ange-

kommen auf dem Bopser, der Karlshöhe oder dem Killesberg, mit einem atemberaubenden Ausblick über den Kessel belohnt wird. Wir sind freiwillig hier, denn diese Stadt und ihre Zukunft liegen uns am Herzen.

Stuttgart ist sehr innovativ. 2017 ist das Jahr des 200-jährigen Jubiläums der Draisine, oder Laufmaschine, erfunden von Karl Drais. Diese Erfindung, die aus Baden-Württemberg stammt, gilt als Urform des heutigen Fahrrads. Früh schon war das Fahrrad in Stuttgart ein beliebtes Fortbewegungsmittel, Robert Bosch (Bosch 2017) besuchte damit seine Kund*innen in der Stadt und ein Foto von ihm und seinem Velo bildete die Vorderseite seiner Visitenkarte. Der schwäbische Erfindergeist führte ausgehend von der Draisine zur Entwicklung des Motorrads und schließlich

zum Auto. Und irgendwie hat die letzte Erfindung bis heute sämtliche anderen Mobilitätsträger in Stuttgart ver- oder zumindest bedrängt.

Schnell beschreibt man Stuttgart als die Heimat von Mercedes, Porsche und Bosch. Also dieser Unternehmen, die mit ihren Produkten die Welt verändert haben. In der Landeshauptstadt ist man zurecht stolz auf dieses Erbe, das das Stuttgarter Mobilitätsverhalten und Selbstverständnis als "Autostadt" stark prägt. Wie ein Mahnmal für einen längst erloschenen Fortschrittsglauben basierend auf dem Auto leuchtet der Mercedes-Stern hinunter auf den von zähflüssigem Verkehr dominierten Bahnhofsplatz.

Die in der Nachkriegszeit angelegte Stadtstruktur war ganz auf den Automobilverkehr aus-



Abb. 3: Visitenkarte von Robert Bosch

gelegt. Selbst Gebäude, welche nicht vom Krieg zerstört waren, mussten breiten Straßen weichen, aus städtischen Plätzen wurden Kreuzungen oder Parkplätze. Die überdimensionierten Verkehrsbauwerke der 50er und 60er Jahre sollten Raum schaffen für schnelle Fortbewegung, für ein Deutschland auf der Überholspur des Wirtschaftswunders. Dichte Siedlungsstrukturen in Innenstädten verloren an Reiz gegenüber dem Eigenheim in der Agglomeration.

Was damals als vielversprechender Lösungsansatz für den städtischen Verkehr betrachtet wurde, entpuppt sich heute als Teufelskreis. Die seit einiger Zeit in Umfragen genannten größten Stadtprobleme Stuttgarts sind direkt oder auch über Umwege auf die auf das Auto - anstelle des Menschen - ausgerichtete Stadtplanung und Politik zurückzuführen: zu viel Straßenverkehr, schlechte Luftqualität, Lärmbelastung (Stadt Stuttgart 2015). Dabei genießt das Auto in Stuttgart einen sehr privilegierten Status.

Der motorisierte Individualverkehr hält in Deutschland 79 Prozent an den CO₂-Emissionen im

Personenverkehr (Statistisches Bundesamt 2013). Die Anzahl neu zugelassener Autos in Stuttgart erreichte mit 348.103 im Jahr 2014 einen neuen Rekord (Bock 2015). Die durchschnittliche Stuttgarter*in steht jährlich 73 Stunden im Stau (Soldt 2016). Landesrekord. Beinahe drei Tage im Jahr welche man deutlich besser nutzen könnte, vor allem unter Berücksichtigung dessen, dass 90% der Fahrten kürzer als sechs Kilometer sind und durchschnittlich nur noch 1,23 Personen in einem Auto sitzen (Bock 2015). Gleichzeitig jedoch sinkt die Anzahl Neuliker*innen (Ford u. Zukunftsinstitut GmbH 2015). Junge Leute setzen vermehrt auf eine effizientere Sharing Mobility und erkennen vermutlich, dass die in den Autowerbungen verwendeten Adjektive besser auf das Fahrradfahren zutreffen. Eine Divergenz also, die klar macht: Autofahren innerhalb von Städten ist ineffizient und selbst in Deutschland längst überholt. Die Daten und Fakten sind da. Daneben stehen die endlos aneinander gereihten parkenden Autos auf dem Weg des radelnden Studierenden zur Uni und dieser fragt sich was sich tun lässt.

Wer Straßen sät wird Verkehr ernten. Eine Binsenwahrheit die sich nicht nur auf die Straße und das Auto bezieht. Im Gegensatz zu Deutschland hat die Schweiz seit Jahrzehnten den Fokus der Mobilität auf die Schiene gerichtet und je besser das Schienennetz ausgebaut ist, desto mehr Passagier*innen werden befördert (Bahnonline.ch 2016). Das Generalabonnement hat das Auto als Statussymbol abgelöst. Mehr und breitere Straßen führen zwangsläufig zu mehr Autoverkehr in der Stadt. Weniger Straßen und weniger Parkplätze hingegen schaffen Platz für Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, Cafés und Plätze, kurz: das Leben (Gehl 2014). Eine andere Mobilitätskultur also.

Die Notwendigkeit eines Mobilitätswandels ist in Stuttgart zu spüren. Das öffentliche Verkehrsnetz stößt an seine Grenzen, da es stetig mehr Passagier*innen aufgrund der seit 2010 anwachsenden Einwohner*innenzahl gibt. Die Autoverkehrssituation hat sich in den letzten 40 Jahren kaum verbessert.

Es muss eine Abkehr von der Dominanz des Automobils stattfinden. Jedoch darf man das Phänomen Verkehr nicht verteufeln (und untertunneln). Es braucht intelligente Strategien, um alle Verkehrsteilnehmer*innen im Organismus Stadt zu integrieren und eine neue Mobilitätskultur wachsen zu lassen, die ein Miteinander aller Verkehrsbeteiligten gewährleistet ohne Bevorzugungen oder Benachteiligungen.

Es wäre wünschenswert, die Grüne Regierung bekenne Farbe und stellt sich der Problematik und erkennt darin auch Chancen. Denn um gute Ideen ist man hier nicht verlegen. Stuttgarter*innen identifizieren sich mit ihrer Stadt und freuen sich auf aktive Teilhabe.

Realexperimente eignen sich hervorragend zum Testen und Ausprobieren neuer Ideen. In definiertem Raum und Zeit werden echte Zu- und Umstände geschaffen und erforscht. Ausnahmezustand auf Zeit mitten in der Stadt. Ein von vielen Seiten gewünschter Zustand, losgelöst vom Alltäglichen, der unerwartetes Potential freisetzen kann.

Genauso ein Realexperiment sind Parklets für Stuttgart, die die Besetzung des Straßenraums durch das Auto als selbstverständliche Zugehörigkeit zum Stadtbild hinterfragen. Die Stuttgarter Anwohnerstraßen sind reine Park- und Erschließungsflächen, und keine Räume für soziale Interaktion. Der große Flächenbedarf - für deutlich geringere Mengen

an Passagier*innen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln - beeinträchtigt die Qualität unserer Lebensräume. Ein privater PKW steht durchschnittlich 95% seiner Lebenszeit geparkt an Ort und Stelle (Randelhoff 2016). Ein gewaltiges räumliches Potential zeigt sich auf, welches jedoch noch immer für das Abstellen von Privatbesitz, entgegen einer geringen Verwaltungsgebühr, reserviert ist.

Der Straßenraum in Stuttgart kann nicht als Stadtraum wahrgenommen werden, weil er undemokratisch organisiert ist. Die Zukunft der Mobilität gestaltet sich multimodal und hängt nicht von Autos ab, wie sie derzeit noch in Stuttgart produziert werden. Städtische Straßen sind als Stadtraum zu betrachten und darum in erster Linie für Menschen gedacht. Ein erster Schritt dazu sind Parklets für Stuttgart.

Literatur:

- Bahnonline.ch (2016). SBB Bilanz 2016: Mehr Passagiere und Güter, zufriedener Kunden und gestiegener Konzerngewinn. <http://www.bahnonline.ch/bo/22439/sbb-bilanz-2016-mehr-passagiere-und-gueter-zufriedenere-kunden-und-gestiegener-konzerngewinn.htm> (Zugegriffen: 18.10.2017)*
- Bock, J. (2015). Stuttgarter fahren mehr aufs Auto ab als je zuvor. In: Stuttgarter Nachrichten. <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.rekord-bei-zulassungen-stuttgarter-fahren-mehr-aufs-auto-ab-als-je-zuvor.2962ab51-c57f-4b01-8fb2-a5a49f94b802.html> (Zugegriffen: 18.10.2017)*
- Bosch (2017). <http://www.bosch-presse.de/pressportal/de/de/tradition-verbindet-robert-bosch-legte-sich-1890-ein-fahrrad-zu-um-damit-seine-kunden-in-stuttgart-zu-besuchen-das-foto-bildete-zugleich-die-vorderseite-seiner-visitenkarte-88582.html> (Zugegriffen: 18.10.2017)*
- Ford u. Zukunftsinstitut GmbH (2015). Automotive Zeitgeist Studie 3.0. We-Mobility – Die Mobilität der Millennials. https://www.zukunftsinstitut.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Auftragsstudien/Ford_Automotive_Zeitgeist_Studie_3.0.pdf (Zugegriffen: 18.10.2017)*
- Gehl, J. (2014). Menschen in Bewegung setzen. In: Brandeins. <https://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen/> (Zugegriffen: 18.10.2017)*
- Randelhoff, M. (2016). Die größte Ineffizienz des privaten PKW-Besitzes: Das Parken. In: Zukunft Mobilität. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/> (Zugegriffen: 18.10.2017)*
- Soldt, R. (2016). Stuttgart ist die Stauhauptstadt Deutschlands. In: FAZ. <http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/stuttgart-ist-die-stauhauptstadt-deutschlands-14128627.html> (Zugegriffen: 18.10.2017)*
- Stadt Stuttgart (2015). http://statistik1.stuttgart.de/statistiken/tabellen/bu2015/7/bu15_7.php (Zugegriffen: 18.10.2017)*
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2013). Verkehr auf einen Blick. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/BroschuereVerkehrBlick0080006139004.pdf?__blob=publicationFile (Zugegriffen: 18.10.2017)*



3. Parklets für Stuttgart - Das Wichtigste auf einen Blick

Raphael Dietz, Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein

Im Sommer 2016 standen in Stuttgart über einen Zeitraum von drei Monaten elf Parklets. Sie durften von allen Bürger*innen genutzt werden und lösten zahlreiche Debatten aus. Diese Parklets waren wesentlicher Bestandteil des Realexperimentes „Parklets für Stuttgart“, welches im Rahmen des „Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur“ durchgeführt wurde. Doch wie kam es zu diesem Projekt? Was ist ein „Parklet“, was ein „Realexperiment“ und was das „Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“? Wer waren die Beteiligten und wie lief das Projekt ab?

Im Folgenden soll daher zunächst ein Überblick über die wichtigsten Informationen rund um das Realexperiment „Parklets für Stuttgart“ und den gesamten Prozess gegeben werden. Die einzelnen Prozesselemente und Ergebnisse werden dann in den anschließenden Kapiteln detailliert ausgeführt¹.

Das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (RNM)

Marius Gantert

Wie werden die Menschen in der Region Stuttgart in Zukunft mobil sein? Was sind ihre Visionen, Ideen und konkreten Beiträge für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur?

Mobilität ist eine wichtige Bedingung zur Befriedigung menschlicher Grundbedürfnisse und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe. Zugleich ist die nachhaltige Gestaltung zukünftiger Mobilität ein zentraler Faktor für das Gelingen einer sozialökologischen Transformation. Ziel des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur ist die Beförderung des gesellschaftlichen Veränderungsprozesses in Richtung einer Mobilitätskultur, welche

Parking Day

Hanka Griebenow

Der Park(ing) Day wurde 2005 in San Francisco ins Leben gerufen und findet seitdem einmal jährlich weltweit am dritten Freitag im September statt. Öffentliche Parkplätze verwandeln sich für einen Tag in Spielwiesen zum Toben, Diskussionsorte zum Austauschen, Kunsträume oder Grünflächen zum Erholen. Der Fantasie sind dabei keine Grenzen gesetzt.

Die Fläche eines Parkplatzes entspricht der eines Kinderzimmers. Der internationale Aktionstag, zeigt auf wie diese öffentliche Flächen lebenswerter genutzt werden können und wie viel Raum derzeit dem stehenden, motorisierten Verkehr eingeräumt wird. Der Park(ing) Day soll eine kritische Diskussion zum Thema demokratische Nutzung und Gestaltung des öffentlichen (Stadt-) Raumes anregen. Er soll den Bürger*innen bewusst machen, dass sie Stadt mitgestalten, mitbestimmen und sie sich zurückerobert können.

Seit 2012 findet der Park(ing) Day auch in Stuttgart statt. Von Jahr zu Jahr werden es mehr Teilnehmer*innen und das Bewusstsein für den öffentlichen Raum wächst.

In Stuttgart werden für die Umnutzung der Parkplätze jeweils Versammlungen angemeldet. Anderswo wird die Parkuhr für den entsprechenden Parkplatz gefüttert. Es muss nicht immer eine aufwendige Installation sein um ein Zeichen zu setzen. Einfach ein paar Stühle einen Tisch und mit Freund*innen die Stadt genießen.

nicht nur Ressourcen schont, sondern auch Gesundheit und körperliche Bewegung unterstützt, soziale Interaktion fördert und in Stadt und Region neue Lebens- und Aufenthaltsqualitäten schafft.

Das Reallabor als Forschungsformat hat sich einem neuartigem Forschungskonzept verschrieben und leistet Pionierarbeit im Bereich der transformativen Wissenschaft. Dabei soll das Forschungsformat „Reallabor“ nicht nur die Anschlussfähigkeit wissenschaftlicher Erkenntnisse für Politik und Wirtschaft fördern, sondern vor allem die Handlungsfähigkeit der Gesellschaft für eine nachhaltige Entwicklung insgesamt erhöhen. Das Projekt Future City_Lab - Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur gehört zusammen mit 13 weiteren Reallaboren an verschiedenen Hochschulen des

Landes zu den im Rahmen des Landesprogramms „Stärkung des Beitrags der Wissenschaft für eine nachhaltige Entwicklung“ durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg geförderten Projekten. Zusätzlich wird es durch das Umweltbundesamt gefördert.

Das Reallabor dient als Forum zur Bildung neuer Allianzen für gemeinschaftliche Projekte zwischen Zivilgesellschaft, Markt und Staat. Neben Wissenschaftler*Innen unterschiedlicher Disziplinen wirken auch studentische Initiativen, kulturelle Institutionen, Firmen, Verbände und Vereine, Politik und Verwaltung sowie zivilgesellschaftliche Akteur*innen aus Stadt und Region aktiv am Forschungsprozess mit. Eine besondere Rolle spielen dabei die „Pionier*innen des Wandels“, welche aus der

¹ Aus Gründen der Leserlichkeit wird an dieser Stelle auf Querverweise zu den einzelnen Kapiteln verzichtet.

Zivilgesellschaft heraus soziale Innovationen entwickeln und Nachhaltigkeitsprojekte vorantreiben mit denen sie Andere inspirieren und deren Alltagsverhalten zu mehr Nachhaltigkeit beeinflussen. Aus der Gesamtheit ihrer Erfahrungen und den Ergebnissen der Realexperimente soll ein Reservoir für zukunftsfähige Ansätze der nachhaltigen Mobilitätskultur in urbanen Räumen geschaffen werden.

In einem Labor wird experimentiert. Mit Realexperimenten wird in konkreten räumlichen Situationen demonstriert, welche Wirkungen neue Lösungsstrategien entfalten können und gleichzeitig untersucht, auf welche ökologischen, technischen und sozialen Rahmenbedingungen damit Einfluss genommen wird. Als kooperatives Zukunftslabor und interaktive Plattform bündelt das Reallabor erzeugtes Wissen und macht es durch die Vernetzung unterschiedlicher Akteur*innen in gemeinsamen Projekten, öffentlichen Veranstaltungen und Events zugänglich und diskutierbar. Ziel ist dabei die Stärkung von Transformationsbewusstsein, Eigeninitiative und zivilgesellschaftlicher Mitgestaltung im Sinne der Beförderung des gesellschaftlichen Veränderungsprozesses in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätskultur.

In einem mehrstufigen Beteiligungsprozess haben Bürger*innen gemeinsam mit Studierenden der Universität Stuttgart in einem Markt der Ideen eine Vielzahl von Realexperimenten entwickelt. Durch ein Wettbewerbsverfahren wurden sechs Projekte von einer Jury aus Vertreter*innen verschiedener stadtgesellschaftlicher Institutionen zur Förderung und Umsetzungsbegleitung im Jahr 2016 ausgewählt. Die interessierte Öffentlichkeit konnte die Entstehung der Experimente mitverfolgen, dabei aktiv mitwirken und mitdiskutieren.

Das erste Parklet Stuttgarts

Unabhängig von Parking Day und Reallabor versuchten drei Studierende der Universität Stuttgart im Sommer 2015 eine kleine Veranstaltung für die Nachbarschaft auf dem Johann Sebastian Bach Platz zu organisieren. Die Kommunikation mit den zuständigen Behörden gestaltete sich jedoch zäh, auch der Internetauftritt der Behörde wirkte eher abschreckend. Dies weckte bei den drei Studierenden den Eindruck einer überlasteten Behörde und sie entschieden sich daher für eine informelle Alternative. Daraufhin errichteten sie im September 2015 das erste Parklet der Stadt (und offenbar sogar ganz Deutschlands) im Stuttgarter Westen. Das Parklet wurde an einem Wochenende aus Europaletten zusammengebaut und als öffentlicher Raum und Kunstaktion deklariert. Legitimiert wurde das Parklet durch einen angebrachten Anwohnerparkausweis. Es löste viele Gespräche darüber aus, wie man den Straßenraum anders gestalten könnte und die Stuttgarter Zeitung berichtete über die Intervention. Nach einem Tag wurde das Parklet feierlich im Kreis von Freund*innen und Anwohner*innen eröffnet, bis sich Nachbar*innen über die Lärmbelastung durch die Feier beschwerten. Die benachrichtigte Polizei interessierte sich dann aber nicht mehr für den Lärm, sondern vor allem für das unbekannte Objekt, welches

den Parkplatz belegte. Trotz vorhandenem Parkausweises ordnete die Polizei die sofortige Entfernung an und begründete dies damit, dass es sich bei dem Objekt nicht um einen PKW handle. Parklet und Feierlichkeiten wurden daraufhin in den Innenhof verlegt.

Was ist ein Parklet?

Als Parklet bezeichnet man die räumliche Erweiterung des Trottoirs, welche anstelle einer Parkfläche Raum für Menschen schafft.

Parklets sind die natürliche Weiterentwicklung des Parking Days, der seinen Ursprung in San Francisco hat. Dort entstand 2010 auch das offiziell erste Parklet. Ähnlich wie am Parking Day wurde eine Parkplatzfläche in einen Aufenthaltsbereich transformiert, mit dem Unterschied, dass die Installation am Ende des Tages nicht abgebaut wurde. Was als Kunstaktion angefangen hat, ist mittlerweile ein bewährtes Instrument von Stadtplaner*innen und urbanen Aktivist*innen.

- Parklets versuchen, das volle Potential einer städtischen Straße aufzuzeigen. Auf einer kompletten Straße sind die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen, egal ob in Bewegung oder nicht, im Gleichgewicht. Parklets können sehr kostengünstig etwa Raum oder Infrastruktur für untervertreter Bedürfnisse schaffen.
- Parklets ermutigen zu nicht-motorisiertem Transport. Mit

Ein geparktes Auto beansprucht ca. 12 Quadratmeter Fläche, eines in Bewegung ein Vielfaches davon. Die Stuttgarter Straßen sind allesamt gesäumt damit. Nebst der Symbolik, die die Frage aufwirft, wem denn die Stadt gehört und wer ein Recht auf öffentlichen Raum hat, generieren Parklets Lebensqualität für alle. Grundsätzlich sind die Möglichkeiten kaum begrenzt, einzige Devise ist es, größeren Mehrwert zu schaffen als ein geparktes Auto.

ÖFFENTLICHER RAUM GESTALTEN

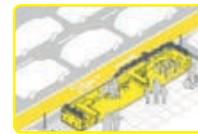
Für das Realexperiment werden unterschiedliche Typen von Parklets an unterschiedlichen Orten in der Stadt ausprobiert und auf ihre Wirkung erforscht.

Zunächst steht der Prozess von der Planung zur Realisierung im Mittelpunkt: Hierfür werden für die einzelnen Projekte „Paten“ gesucht. Etwa benachbarte Bürgervereine, Geschäfte oder eben Du!

Du bist interessiert, eine Parkfläche direkt vor deiner „Haustür“ neu zu beleben? Bist du bereit für die urbane Gesellschaft Verantwortung zu übernehmen? Mit der Unterstützung von Studierenden der Universität Stuttgart gestaltest du ein absolut neues Stück öffentlichen Stadtraum!

VISIONEN UND ZIELE

PARKLETS FÜR EINE BESSERE WELT.



POTENTIAL DER STRASSE
Kostengünstige Maßnahme für ein Gleichgewicht zwischen den Nutzer der Straße.



ALTERNATIVE FORTBEWEGUNG
Ermutigung zur Fortbewegung zu Fuss oder per Rad.



SICHERHEIT UND AKTIVITÄT
Pufferzone zwischen Bürgersteig und Verkehr.



LOKALE UNTERNEHMEN
Förderung lokaler Unternehmen durch angenehmen Aufenthalt.



NACHBARSCHAFT
Treffpunkt für Anwohner zum gegenseitigen Austausch.

Abb. 4: Infoblatt für die Suche von Paten*innen

der Reduktion innerstädtischer Parkplätze als integrierte Maßnahme eines übergeordneten Mobilitätskonzepts, das nachhaltige und sozial inklusive Alternativen zum Autoverkehr bietet, fördert man zum einen eine Reduktion des Autoverkehrs und dessen schädlichen Auswirkungen auf das Stadtleben. Zum anderen werden stadtverträgliche Mobilitätsformen wie zu Fuß gehen und Fahrradfahren gefördert. Parklets können zum Beispiel Fußgänger*innen und Gehbehinderten die Möglichkeit bieten Rast zu halten.

• Parklets erschaffen sicheren Aufenthalt für Fußgänger*innen in dem sie eine Pufferzone zur Straße schaffen. Ebenfalls können Parklets zu Aufenthaltsorten werden, wo es an öffentlichen Parks mangelt. Eine belebte Straße mit Menschen ist eine sichere Straße

für Menschen, da die soziale Überwachung steigt.

- Parklets fördern den nachbarschaftlichen Austausch. Parklets bieten die Möglichkeit seine Nachbar*innen kennenzulernen und sich mit ihnen zu unterhalten ohne sie direkt nach Hause einzuladen. Parklets können zu Treffpunkten in einem Quartier werden. Die Realisierung eines gemeinschaftlichen Parklets kann Nachbarschaften noch mehr stärken.
- Parklets unterstützen lokale Unternehmen. Parklets sind in der Regel öffentlicher Raum, und attraktiv gestalteter Stadtraum zieht mögliche Kund*innen an, selbst auf 12 Quadratmetern. Eine verbesserte Umgebung für Fußgänger*innen und Aufenthaltsqualität auf der Straße führt dazu, dass Passant*innen sich mehr in

der Straße aufhalten und konsumieren.

Die Realisierung von Parklets kann bottom-up entstehen, wenn sich zum Beispiel Nachbar*innen zusammenschließen oder ein Verein sich gegenüber der Stadt als Ansprechpartner präsentiert. Parklets können aber auch top-down entstehen und anstatt geparkter Autos der Straße notwendiges Grün oder infrastrukturelle Eingriffe wie Altglassammelstellen, etc. beinhalten. Parklets sind in einigen Städten bereits ein erfolgreiches Werkzeug zur Stadtentwicklung. Dabei ist jedoch nicht zu vergessen, dass es darum geht Straßenräume zu schaffen, die auf alle Verkehrsteilnehmende Rücksicht nehmen. Dazu benötigt es auch einen generellen Mentalitätswandel, sowohl für den bottom-up als auch den top-down Ansatz.

In anderen Ländern sind Parklets in vielen Städten nicht mehr aus dem Stadtbild wegzudenken. Mit dem Realexperiment "Parklets für Stuttgart" hat Stuttgart als erste Stadt Deutschlands für einen beschränkten Zeitraum Parklets ermöglicht. Um mit Parklets auch diesen Sommer und über die nächsten Jahre hinweg den Straßenraum mehr zum Stadtraum zu machen, bedarf es einer gesetzlichen Grundlage, die möglichst einfach besagt wer, wie, wo ein Parklet machen darf, etwa vergleichbar mit dem Anwohner*innen-Parken.

Parklets für Stuttgart werden ein Realexperiment

Bestärkt durch die Berichterstattung und positive Reaktionen via Facebook entschieden sich die Studierenden die Idee weiterzuführen und stellten sie auf dem „Markt der Ideen“ des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur vor. Dort vernetzten sie sich mit weiteren Initiativen, fanden Mitstreiter*innen und präsentierten ein weiter ausgearbeitetes Konzept auf der kurz darauf stattfindenden Jurysitzung.

Der Vorschlag sah vor auf öffentlichen, straßenbegleitenden Stellplätzen Parklets zu errichten, welche den Bürgersteig an dieser Stelle erweitern und somit zum Aufenthaltsraum für Menschen werden sollten. Diese Parklets sollten über die Sommermonate im Stuttgarter Stadtraum präsent sein und in dieser Zeit beforscht werden.

Die Jury zeigte sich von dem Konzept überzeugt und wählte das Realexperiment aus, um es mit Unterstützung des Reallabors im Sommer 2016 durchzuführen.

Die Jury begründete diese Entscheidung folgendermaßen:

„Das Vorhaben durch eine künstliche Verknappung des Parkraumes bei gleichzeitiger Gewinnung öffentlichen Raumes mit Aufenthaltsfunktion eine Diskussion über Flächengerechtigkeit anzustoßen wird als wichtig und positiv betrachtet. Mit entsprechender Gestaltung können die Parklets zu einem Ort der Begegnung werden und somit negative soziale Einflüsse vorliegender Straßengestaltung abmildern und nachbarschaftliche Gefüge stärken. Das Experiment trägt dazu bei, die Frage nach der demokratischen Nutzungsverteilung öffentlichen Raumes und der gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit von Parkraumreduzierung zu diskutieren und fördert somit aktiv einen bewusstseinswandelnden Prozess. Gleichzeitig greifen die Parklets in bestehende Verkehrsinfrastruktur ein, können dazu beitragen, den Fußverkehr im Stadtgebiet freundlicher zu gestalten und Orte des Rastens anzubieten. Hierdurch wird die Infrastruktur aufgewertet. In Kombination mit einer Lastenradgarage eignen sie sich zudem, um ein innovatives und nachhaltiges Beförderungsmittel bekannt zu machen. Mit der Verteilung über verschiedene Aufstellorte im Stadtgebiet lassen sich unterschiedliche Problemstellungen untersuchen und verschiedene Milieus ansprechen. [...] Die angestrebte Vernetzung mit verschiedenen Initiativen wird ausdrücklich begrüßt und stellt ein transdisziplinäres Vorgehen sicher. Die vorgeschlagene Evaluation scheint geeignet und soll tiefergehend ausgearbeitet werden. Da schon Erfahrungen aus an-

deren Städten vorliegen und die Stadt² generelle Bereitschaft zur Genehmigung signalisiert, wird das Experiment als durchführbar bewertet. Gleichzeitig wird herausgestellt, dass es sich um ein höchst politisches Thema handelt und im Stuttgarter Kontext einen äußerst sensiblen Umgang erfordert. Die Gefahr, Konflikte mit Anwohnern heraufzubeschwören, sollte auf ein nötiges Minimum reduziert und eine Beeinträchtigung des Rufes des Reallabors in der Öffentlichkeit verhindert werden. Das Experiment soll daher durch das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur gefördert werden.“ (Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur 2016, S.6)

Mit dieser Entscheidung verbunden war die Zusage einer finanziellen Förderung des Experimentes in Höhe von 5.000 €, welche aus den Mitteln des Reallabors bestritten wurde. Zudem nahm das Städtebau-Institut, Lehrstuhl Internationaler Städtebau von nun an die wissenschaftliche Begleitung des Experimentes wahr, woraus eine enge Zusammenarbeit zwischen den Initiatoren*innen und dem Institut entstand. Somit konnte ab März 2016 mit den konkreten Planungen für die Durchführung des Realexperimentes begonnen werden. Hierbei wurde zunächst entschieden das Projekt in die Lehre der Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart zu integrieren. Hierfür wurde ein Entwurfsprojekt³ unter dem Titel „Stadtraum, Stauraum, Lebensraum“ angeboten und ein entsprechendes Konzept entwickelt. Parallel wurde an der Findung von möglichen Standorten, von Pat*innen und der Genehmigung gearbeitet. Zudem wurde eine Strategie

2 Die an der Jury teilnehmenden Vertreter der Stadtverwaltung signalisierten, dass sie die Möglichkeit sehen, dass das Projekt genehmigt werden könne.

3 Entwurf bezeichnet in der Architekturlehre der Universität Stuttgart eine einsemestrige Projektarbeit, welche mit 15 ECTS vergütet wird. Dies erfordert von den Studierenden daher einen deutlich größeren Zeitaufwand als vergleichsweise ein reguläres Seminar mit 6 ECTS.

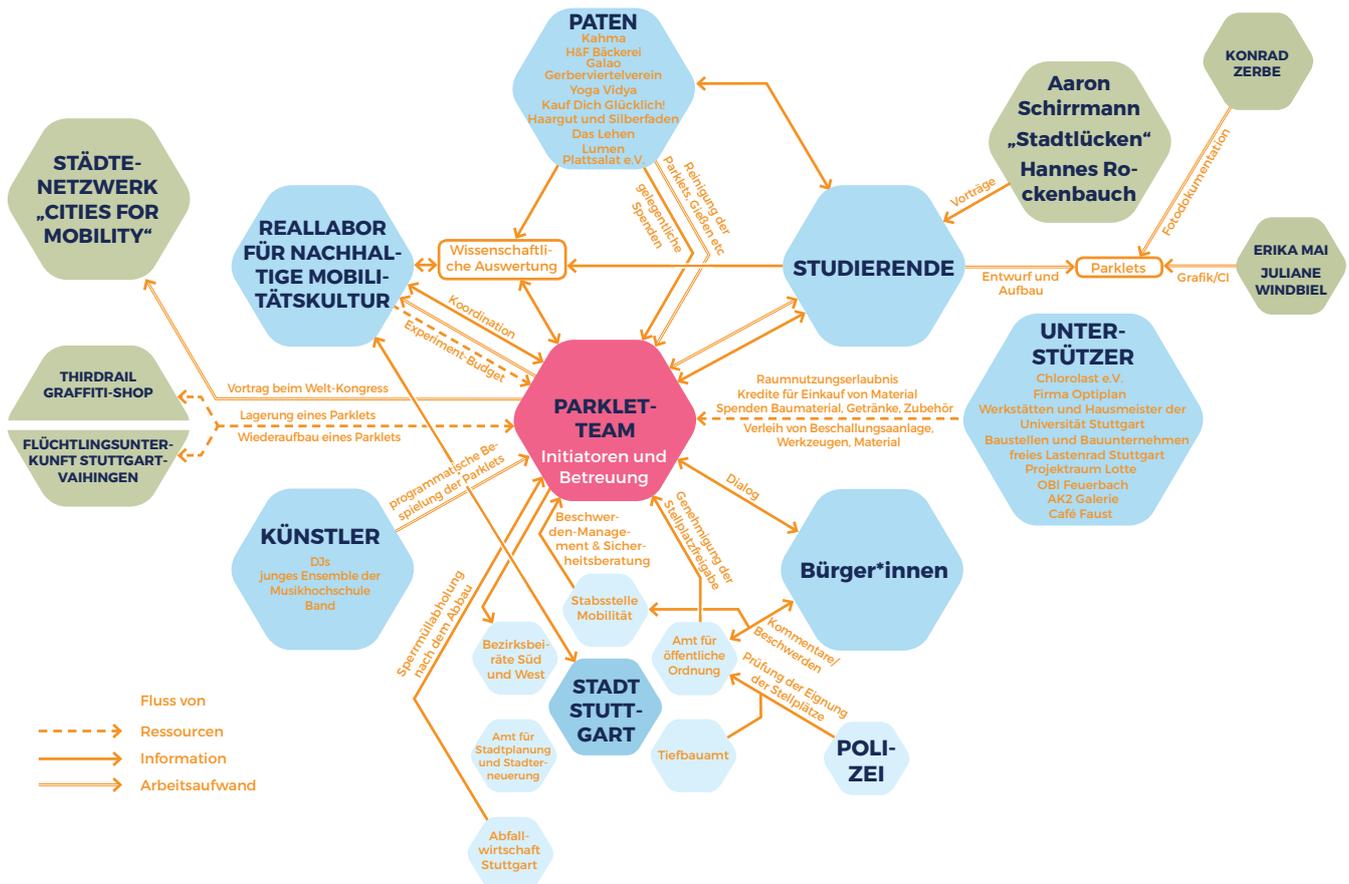


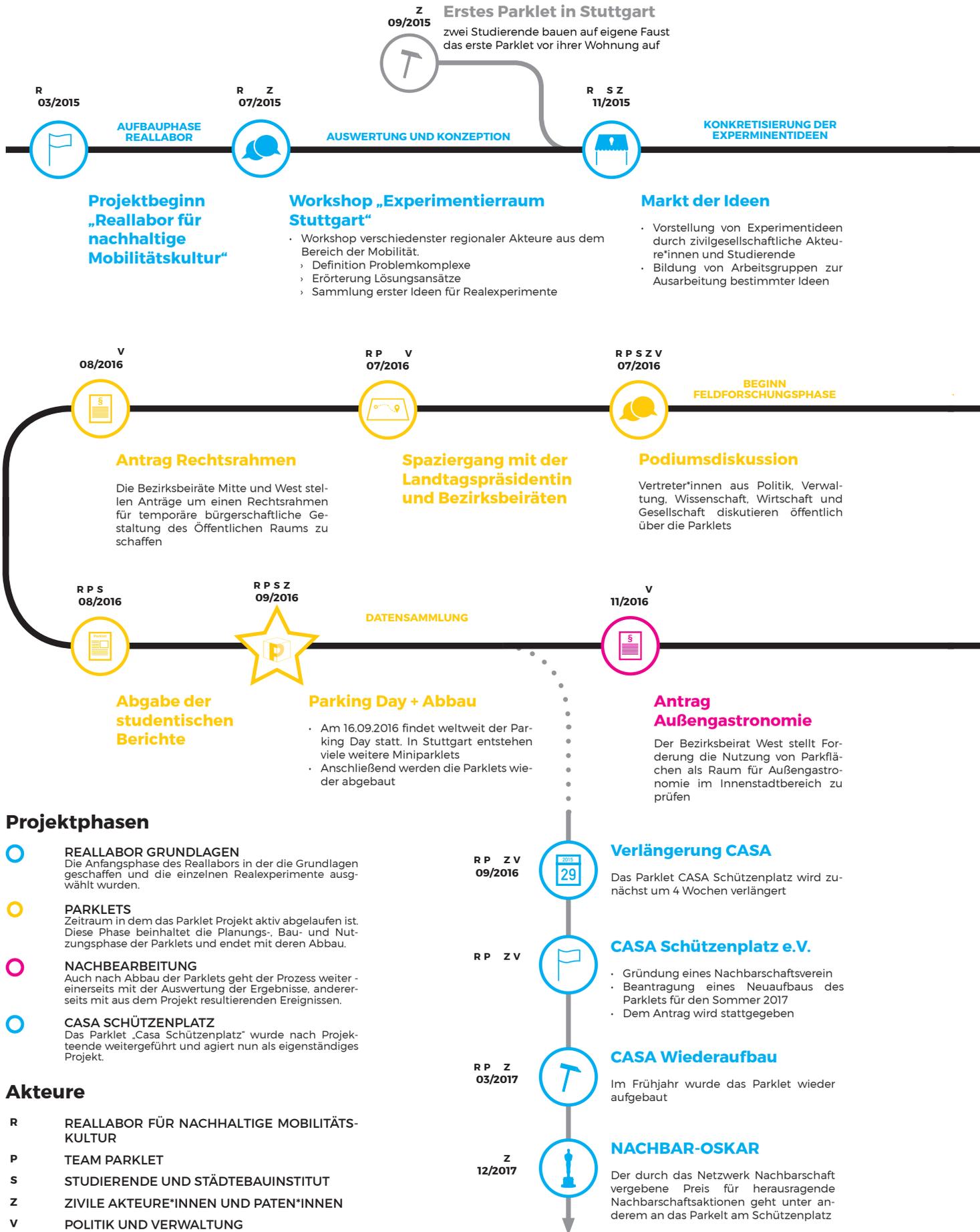
Abb. 5: Akteursnetzwerk des Realexperimentes

für die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation konzipiert und die entsprechenden Medien wie Facebook- und Twitter-Auftritt, Website und diverse Printprodukte wie Flyer, Informationsschreiben oder Postkarten erstellt. Zwei Studentinnen des Grafik-Designs unterstützten das Projekt hierbei durch die Erstellung einer Corporate Identity. Mit Beginn des Semesters im April 2016 vergrößerte sich das Team um die zwölf Studierenden, welche den Entwurf belegten. Die Studierenden wurden zunächst mit den Inhalten des Forschungsprojektes und dem Stuttgarter Kontext vertraut gemacht und dann gemeinsam ein erstes öffentliches Event organisiert, bei welchem die Studierenden in einer kleinen Ausstellung und Abendveranstaltung in der AK2 Galerie ihre Visionen für Stuttgart präsentieren konnten. Im Zuge des Genehmigungs-

verfahrens wurden die durch das Realexperiment betroffenen Bezirksbeiräte per Informationsschreiben über das Vorhaben informiert. Die Bezirksbeiräte Süd und West forderten daraufhin eine persönliche Vorstellung durch das Projektteam. Es wurden entsprechende Präsentationen erstellt und das Projekt durch die Initiator*innen in öffentlichen Sitzungen erläutert und durch die Fraktionen debattiert. Einige Fraktionen äußerten eine grundlegende Ablehnung gegenüber dem Projekt, andere kritisierten die mangelnde Einbindung der Bezirksbeiräte. Im Gesamten erfuhr das Projekt dort jedoch mehr Zustimmung als Ablehnung und wurde begrüßt. Um das Experimentsetting zu schärfen und ein einheitliches wissenschaftliches Vorgehen sicherzustellen wurde durch Wissenschaftler*innen des Real-

labors unter Federführung des ZIRIUS ein zweiteiliger Transformationsworkshop durchgeführt, an welchem die Projektinitiator*innen und die Studierenden teilnahmen. In diesen Workshops wurden die Ziele des Experimentes endgültig festgelegt, die Kriterien zur Evaluation dieser Ziele bestimmt und daraus die Methodik zur Datenerhebung abgeleitet.

Nach der Ausstellung ihrer Visionen, konnten die Studierenden einen Standort wählen und traten mit den jeweiligen Pat*innen in Kontakt. Sie führten eine Standortanalyse durch und entwarfen auf Basis der Analyseergebnisse und der Pat*innengespräche jeweils ein Parklet. Die Entwürfe wurden mit den Betreuenden des Städtebau Instituts und Parklets für Stuttgart abgestimmt, durch das Amt für öffentliche Ordnung genehmigt



Projektphasen

- REALLABOR GRUNDLAGEN
- PARKLETS
- NACHBEARBEITUNG
- CASA SCHÜTZENPLATZ

Akteure

- R REALLABOR FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄTSKULTUR
- P TEAM PARKLET
- S STUDIERENDE UND STÄDTEBAUINSTITUT
- Z ZIVILE AKTEURE*INNEN UND PATEN*INNEN
- V POLITIK UND VERWALTUNG

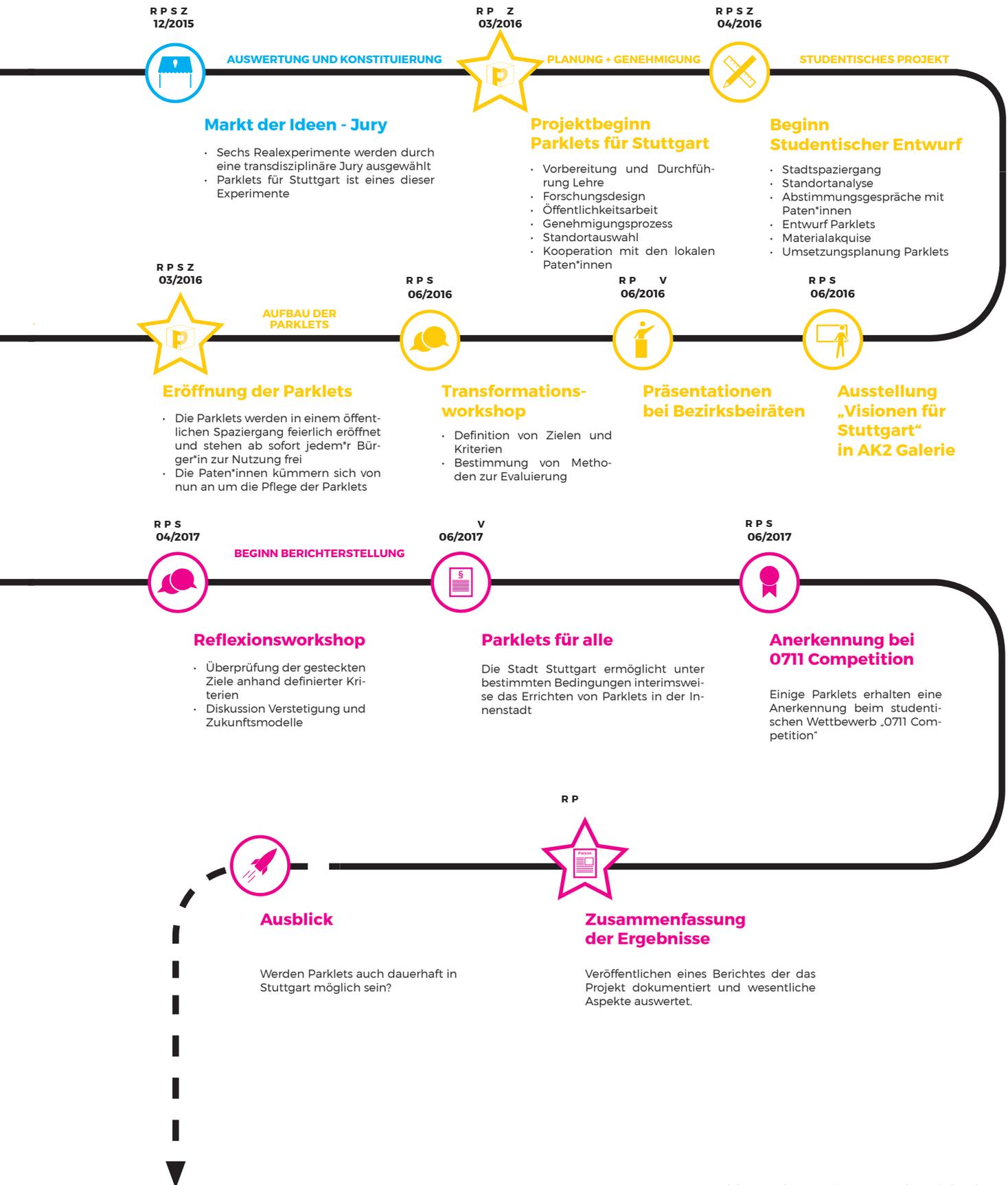


Abb. 6: Akteure*innen und Projektphasen

und schließlich an elf Standorten in Stuttgart umgesetzt. Mit einem öffentlichen und gut besuchten Rundgang wurden die Parklets eingeweiht, von den Studierenden erläutert und den Pat*innen die Verantwortung übergeben. Von nun an wurden sie durch die Studierenden und Parklets für Stuttgart mittels der vorher gewählten Methodik beobachtet und die durch das Projekt ausgelösten Beschwerden, Berichterstattung und öffentliche Diskussion so weit möglich erfasst. Die Studierenden erstellten zu ihrem jeweiligen Parklet einen Bericht, der einige Wochen nach Ende der Vorlesungszeit abgegeben werden musste. Hiermit endete auch ihr offizielles Engagement im Projekt und ihre Teilnahme an vereinzelt Veranstaltungen fand fortan auf freiwilliger Basis statt.

Während der Standzeit der Parklets gab es begleitende Aktivitäten und Ereignisse, welche teilweise durch das Projektteam selbst initiiert wurden, zu anderen Teilen aber auch durch Dritte veranlasst waren. So wurde zu Ende der Vorlesungszeit des Sommersemesters Mitte Juli eine Ausstellung im Foyer des Kollegiengebäudes I präsentiert zu deren Eröffnung auch zu einer Podiumsdiskussion eingeladen wurde. Die Stadtisten⁴ luden zu einer öffentlichen Diskussion auf einem Parklet ein, Politiker*innen baten um Termine vor Ort und gegen Ende der Standzeit wurde ein weiterer Rundgang mit der Landtagspräsidentin Muhterem Aras und Vertreter*innen verschiedener Fraktionen des Bezirksbeirates West durch die Parklets im Stuttgarter Westen durchgeführt, bei dem sich die Politiker*innen und das Projektteam über erste Erkenntnisse austauschten. Auch wurden die Parklets immer wieder Gegenstand der Berichterstattung in TV, Radio, Online- und

Printmedien und teilweise mussten diesbezüglich Anfragen durch das Projektteam bearbeitet werden.

Am Parking Day wurden die Parklets Teil des Netzwerkes der Interventionen. So wurden für einen Tag weitere Miniparks geschaffen und zahlreiche Events organisiert, welche über Musikveranstaltungen mit Bands und DJs bis hin zu einem Straßenfest mit Open Air Kino und Tanzabend reichten. Zugleich war dies der letzte offizielle Tag an welchem die Parklets standen und von nun an begann der Abbau, der nach ca. einer Woche abgeschlossen war. Für einige Parklets konnten Nachnutzungen gefunden werden, andere wurden entsorgt.

Für das Projektteam aus Parklets für Stuttgart und Städtebau Institut war die Phase des aktiven Experimentierens somit abgeschlossen und es konnte mit der Erhebung ergänzender Daten, der Auswertung und der Dokumentation begonnen werden. Hierzu wurden die Berichte der Studierenden ausgewertet, Interviews mit den Pat*innen und Vertreter*innen der Stadtverwaltung geführt, die eigenen Beobachtungen gesichtet und der öffentliche Diskurs inhaltlich analysiert.

Diese Zwischenergebnisse wurden auf einem erneut durch ZIRIUS organisierten Reflexionsworkshop gemeinsam mit den Akteur*innen und Ergebnissen der anderen Realexperimente des Reallabors diskutiert. Als Ergebnis dieses Workshops stand eine Beurteilung, inwiefern die gesetzten Ziele erreicht werden konnten, die Formulierung von daraus gefolgerten Erkenntnissen, sowie mögliche Ansätze und Modelle die im Zusammenhang mit Parklets weiterverfolgt werden könnten.

Auswirkungen

Das Realexperiment hat bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichtes vielfältige Diskussionen veranlasst, aber auch einige handfeste Auswirkungen gehabt, die sich aus dem Projekt ergeben haben.

Aus Eigeninitiative haben einige der Studierenden, welche am Entwurf teilgenommen hatten, ihre Parklets beim studentischen Wettbewerb der Stuttgarter Kammergruppe der Architektenkammer BW „0711 Contest“ teilgenommen und die Parklets wurden dort mit einer Auszeichnung geehrt.

Das Parklet „Casa Schützenplatz“ änderte die komplette Raumwirkung des Schützenplatzes und wurde sofort von den Nachbar*innen angenommen. Anwohner*innen die sich auf dem Parklet kennenlernten, gründeten den Nachbarschaftsverein „Casa Schützenplatz e.V.“, kauften ein angrenzendes Ladengeschäft und gestalten seitdem darin ein Nachbarschaftscafé. 2017 wurde das Parklet erneut aufgebaut und um einen urbanen Garten erweitert. Die Bürger*innen bringen sich nun noch aktiver in die anstehende Umgestaltung des Schützenplatzes ein. Das Projekt wurde 2017 mit dem „NACHBAR-OSKAR“ ausgezeichnet

Es konnte beobachtet werden, dass durch den Bezirksbeirat Mitte ein Antrag an die Stadt Stuttgart gestellt wurde, welcher dazu aufforderte einen Rechtsrahmen zur temporären Gestaltung des öffentlichen Raumes zu schaffen und sich direkt auf die Parklets bezieht. Einen ähnlich lautender Antrag wurde anschließend ebenfalls durch den Bezirksbeirat West eingereicht. Zudem gab es einen weiteren Antrag durch den Bezirksbeirat West, der zur Prüfung auffor-

⁴ Die Stadtisten sind eine als Verein organisierte Wählervereinigung, die ausschließlich auf kommunalpolitischer Ebene in Stuttgart tätig ist.

derte, ob öffentliche Parkplätze für Außengastronomie genutzt werden können, um die Fußgänger*innensituation aufzuwerten. Dieser Antrag besetzte somit ebenfalls ein Thema, welches durch die Parklets in den Mittelpunkt der Diskussion gerückt worden war.

Zudem wurden auch aus anderen Städten entsprechende Initiativen bekannt, die durch die Stuttgarter Parklets auf das Konzept aufmerksam wurden. Diesbezüglich gab es auch Anfragen an das Amt für öffentliche Ordnung, wie die Genehmigung gehandhabt wurde.

Inzwischen liegt bezüglich des erstgenannten Antrags die Aussage vor, dass Parklets auch weiterhin unter Einhaltung bestimmter Kriterien wie der

Einbindung des betreffenden Bezirksbeirates temporär genehmigt werden können, um weitere Erfahrungen mit dem Konzept zu sammeln. Aus diesem Grund haben Parklets für Stuttgart auf ihrer Website ein „How to Parklet“ veröffentlicht, welches Vorgehen und Rahmenbedingungen beschreibt und eine Mustervorlage zur Beantragung eines Parklets beinhaltet. Das Realexperiment „Parklets für Stuttgart“ hat somit eine Genehmigungsgrundlage geschaffen und strukturelle Veränderung auf rechtlicher und verwaltungstechnischer Ebene angestoßen. Man darf gespannt sein, wie diese Entwicklung weitergeht und ob in Zukunft auch weiterhin Parklets in Stuttgart und anderen deutschen Städten das Straßenbild bereichern werden.

Weiterführende Informationen:

Förderlinie Reallabore des MWK BaWü: www.mwk.baden-wuerttemberg.de/de/forschung/forschungspolitik/wissenschaft-fuer-nachhaltigkeit/reallabore/ (Zugegriffen: 18.10.2017)

Parking Day: www.parkingday.org (Zugegriffen: 18.10.2017)

Parking Day in Stuttgart: www.parkingday-stuttgart.de (Zugegriffen: 18.10.2017)

Parklets: San Francisco (2015). San Francisco - Parklet Manual (2. Aufl.). San Francisco: City of San Francisco & Pavements to parks. http://pavementto-parks.org/wp-content/uploads/2015/12/SF_P2P_Parklet_Manual_2.2_FULL1.pdf (Zugegriffen: 18.10.2017)

Reallabore als neues Forschungsformat: Schneidewind, U., Singer-Brodowski, M. (2014). Transformative Wissenschaft Klimawandel im deutschen Wissenschafts und Hochschulsystem. Metropolis, Weimar (Zugegriffen: 18.10.2017)

Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur: www.r-n-m.net (Zugegriffen: 18.10.2017)



4. Lehrkonzept

Raphael Dietz

Die Realisierung der Parklets wurde in die Lehre der Fakultät Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart integriert. Das Kapitel wendet sich somit vor allem an Lehrende, die an ähnlichen Formaten der Umsetzungsarchitektur und des Service Learnings interessiert sind. Hierfür wird zunächst der Ablauf des Semesters beschrieben, um dann die wichtigsten Erkenntnisse und hilfreiche Tipps zur Durchführung des Lehrformats zu geben. Abschließend erfolgt ein kurzes Fazit sowie eine Einordnung in gegenwärtige Tendenzen akademischer Ausbildung.

Lehre für Nachhaltigkeit: Entwurfsprojekt SoSe 2016

Die Verankerung des Themas der Nachhaltigkeit in den universitären Lehrplan ist ein wesentlicher Bestandteil des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur. Durch das Projekt sollen inter- und transdisziplinäre Lehrangebote an der Universität Stuttgart etabliert werden, zudem sollen zur Ausbildung des wissenschaftlichen Nachwuchses Studierende in alle Bereiche des wissenschaftlichen Arbeitens innerhalb des Projektes einbezogen werden. Hierfür verfolgt das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur zwei übergeordnete Ansätze. Zum einen werden eigenständige Formate im Rahmen von übergreifenden Schlüsselqualifikationen entwickelt und durchgeführt. Zum anderen werden Studierende in unterschiedlichen Teilprojekten und Arbeitspaketen in das Reallabor eingebunden. Diese Einbindung bot sich im Falle des

Realexperimentes "Parklets für Stuttgart" aus mehreren Gründen an.

Durch den konkreten Anwendungsfall wurde praxisbezogenes Lernen ermöglicht, wie es in der universitären Ausbildung der Architektur und Stadtplanung selten möglich, aber hochrelevant ist. Die überwiegend theoriebasierte entwerferische Ausbildung wird dadurch um weitere wesentliche Dimensionen, wie den Einfluss von Prozessen, Akteuren und lokalen Gegebenheiten auf das Design erweitert und hilft den Studierenden ihre gesellschaftliche Verantwortung als Planer zu reflektieren. Diese Dimensionen sind im späteren Berufsleben elementarer Bestandteil der Arbeit eines Planers und die Studierenden werden somit frühzeitig an diese herangeführt. Zudem sollten die Parklets auf mehrere Standorte verteilt werden. Die Studierenden fungierten hierbei als Multiplikatoren und machten eine fristgerechte Umsetzung möglich. Für die Studierenden brachte dies den Vorteil, dass sie mit ihrem studienbedingten Aufwand einen aktiven Beitrag zu einem stadtspezifisch relevanten Thema leisten konnten und sie ihre Rolle als Bürger*innen der Stadt Stuttgart somit praktisch begreifen lernten. Somit konnte eine Synergie aus Lehre und ehrenamtlichem Engagement geschaffen werden.

Aus diesen Gründen wurde zur Umsetzung des Realexperimentes "Parklets für Stuttgart" im Sommersemester 2016 ein Entwurf beim Städtebau-Institut, Lehrstuhl Internationaler Städtebau der Universität Stuttgart angeboten.

Die Betreuung und Konzeptio-

nierung des Entwurfs erfolgte durch Basil Salomon Helfenstein, Kristin Lazarova und Philipp Wölki von Parklets für Stuttgart sowie durch Wei Jiang und Raphael Dietz vom Städtebau-Institut. Zusätzlich wurden die Student*innen bei verschiedenen Rundgängen von Vertr. Prof. Dr. Josefine Fokdal vom Städtebau-Institut betreut und geprüft. Ein Nachprüfungstermin wurde von Vertr. Prof. Dr. Thorsten Erl vom Städtebau Institut abgenommen. Insgesamt schlossen elf Studierende den Entwurf ab.

Der Entwurf gliederte sich in unterschiedliche Schritte, welche systematisch aufeinander aufbauten und verschiedene Lehr- und Projektziele verfolgten, die im Folgenden dargestellt werden sollen.

Ach, Stuttgart! - Ein Stadtpaziergang

Unter dem Motto „Ach, Stuttgart!“ wurde das Semester mit einem Stadtpaziergang eingeleitet, der durch verschiedene Stadtteile und -strukturen Stuttgarts führte. Stationen waren unter anderem der japanische Garten, der Stuttgarter Westen oder der Südheimer Platz. Die Studierenden hatten dabei zur Aufgabe ihre persönlichen Eindrücke festzuhalten und diese beim darauffolgenden Termin unter dem Credo „So, Stuttgart!“ als Pecha Kucha² zu präsentieren.

Die Studierenden sollten hierdurch die Methode des kritischen Stadtpazierganges kennenlernen und sich anhand unterschiedlicher stadträumlicher Situationen kritisch mit

1 Entwurf bezeichnet in der Architekturlehre der Universität Stuttgart eine einsemestrige Projektarbeit, welche mit 15 ECTS vergütet wird. Dies erfordert von den Studierenden daher einen deutlich größeren Zeitaufwand als vergleichsweise ein reguläres Seminar mit 6 ECTS.

2 Eine mündliche (Powerpoint-)Vortragstechnik, die sich vor allem durch ihre Kürze (max. 6:40 min) und viele bildliche Eindrücke auszeichnet. Dieses Format kommt vor allem in Bereichen zum Einsatz, in denen die Visualisierung von Ideen im Vordergrund steht (z.B. Design, Kunst, Mode und Architektur). Für mehr Informationen siehe: <http://www.pechakucha.org/>



Abb. 7: Ausstellung AK2 Galerie



Abb. 8: Transformationsworkshop

dem Einfluss der heutigen Mobilitätsformen auf die Stadtgestalt auseinandersetzen. Zudem diente der Stadtpaziergang als teambildende Maßnahme dem gegenseitigen Kennenlernen der Gruppe.

So Stuttgart!

Am zweiten Termin wurden die persönlichen Erfahrungen der Studierenden durch Gastvorträge unterfüttert und von weiteren unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtet:

- Raphael Dietz stellte das "Reallabor für Nachhaltige Mobilitätskultur" und den damit verbundenen Forschungsansatz vor.
- Hannes Rockenbauch gab Einblicke in die Stuttgarter Mobilitätspolitik und die damit zusammenhängenden Akteurskonstellationen.
- Hanna Noller und Sebastian Klawitter stellten ihre Initiative "StadtLücken" vor.
- Aaron Schirman berichtete von seinen urbanen Interventionen und Guerilla-Architektur.

Ziel der Vorträge war es die Studierenden in das Forschungsprojekt einzuführen und sie auf den aktuellen Stand des Prozesses zu bringen. Sie sollten die Rollen unterschiedlicher Akteure*innen und deren Einfluss auf die Stadt-

planung verstehen lernen sowie einen Überblick in die aktuelle Bewegung des Do-It-yourself Urbanismus bekommen, in welchen sich die Parklets ebenfalls einordnen lassen. Zudem sollten sie praktische Hinweise zur Durchführung solcher Interventionen (rechtliche Rahmenbedingungen, Materialbeschaffung, Finanzierung etc.) erhalten.

Visionen für Stuttgart

Als nächsten Schritt hatten die Studierenden zur Aufgabe neue Visionen für Stuttgart zu entwickeln und diese in einer Ausstellung zu präsentieren. Das Ausdrucksmedium war dabei freigestellt.

Ziel war es die bisherigen Ergebnisse und die daraus resultierende Kritik an der Gestalt des öffentlichen Raumes, in einen kreativen Prozess zu überführen, um positive Lösungs- und Leitbildskizzen zu generieren. Aus Frust sollte Lust an der Veränderung werden. Durch die Ausstellung in einem besonderen Ambiente sollte zudem der Zusammenhalt in der Gruppe weiter gefördert werden. Dieses Ziel wurde allerdings nur bedingt erreicht. Vielmehr wurde die Aufgabenstellung dazu genutzt die Kritik in künstlerischer Form neu zu formulieren. Die Ausstellung der Arbeiten fand am 27.04.16 in der AK2 Galerie statt und fand regen Anklang.

Standorte

Um die Rahmenbedingungen des Ortes zu ermitteln und zu bewerten, wurde durch die Studierenden eine städtebauliche Analyse durchgeführt. Diese stellt die Grundlage eines kontextspezifischen Entwurfs dar und dokumentiert den Ist-Zustand vor der Intervention, um als Vergleichswert und Grundlage für die folgenden Public life studies dienen zu können.

Mit den Pat*innen sollte eine Kooperationsvereinbarung geschlossen werden, welche dazu diente die Interessen und Beweggründe der Paten*innen kennenzulernen, eine Art Architekt*innen-Bauherren*innen-Beziehung herzustellen und eine gewisse Verbindlichkeit für das Parklet herzustellen. Zudem sollten die kommunikativen Fähigkeiten der Student*innen trainiert werden.

Abschließend sollten die Studierenden die Anwohner*innen mit einem durch das Institut für Städtebau vorbereiteten Flyer über den bevorstehenden Aufbau der Parklets informieren. Dies war unter anderem auch Auflage für die Genehmigung der Parklets.

Transformations- und Reflexionsworkshops

Parallel zu dem oben beschriebenen Prozess wurden ein



Abb. 9: Präsentation der ersten Konzepte

zweiteiliger Transformationsworkshop in Zusammenarbeit mit ZIRIUS durchgeführt. Im ersten Teil wurden gemeinsam Ziele und Erfolgskriterien für die Durchführung des Realexperimentes definiert, um im zweiten Teil die für die Erfassung und Bewertung erforderlichen Methoden zu bestimmen und zu erläutern. Nach Projektende wurden in einem Reflexionsworkshop die vorher gesteckten Ziele anhand der definierten Erfolgskriterien reflektiert. Die Teilnahme an den Transformationsworkshops war für die Studierenden verpflichtend, die Teilnahme am Reflexionsworkshop dagegen freiwillig, da er deutlich nach Semesterabschluss stattfand. Hier nahm daraufhin auch nur ein Studierender teil. Die unterschiedlichen Workshopformate werden im Kapitel 9 genauer beschrieben.

Genehmigung

Zur Genehmigung wurde ein Vertreter des Ordnungsamtes eingeladen, welcher die Formalitäten und Rahmenbedingungen erläuterte sowie Hinweise auf den Umgang mit der Öffentlichkeit gab, um die Student*innen auch auf möglichen Widerstand vorzubereiten.

Die Genehmigung erfolgte über eine Generalgenehmigung. Zudem mussten die Student*innen einen Laufzettel ihres jeweiligen Standortes ausfüllen und einreichen.

Das genaue Verfahren wird im Kapitel 5 dargelegt.

Entwurf eines Parklets

Jede/r Student*in musste anschließend ein Parklet entwerfen und umsetzen. Hierzu wurden zunächst Entwurfsskizzen, -pläne und -modelle angefertigt

und anschließend ein Materialkonzept ausgearbeitet. Den Student*innen stand hierfür jeweils ein Budget von 400€ zur Verfügung, welches aus Mitteln des Reallabors zur Verfügung gestellt werden konnte. Um mit diesem Kostenrahmen zurecht zu kommen, aber auch aus ökologischen Gründen, sollte daher auf gebrauchtes Material gesetzt werden, welches kostengünstig oder sogar gratis besorgt und recycelt werden sollte. Nach Festlegung des Materialkonzepts wurde die Ausführungsplanung angefertigt, wodurch die Entwürfe noch einmal Anpassungen und Veränderungen erfordern.

Die Student*innen lernten auf diese Weise kontextspezifisch zu entwerfen und Materialkonzepte zu erstellen. Es wurde verständlich, wie Aspekte der realen Umsetzung und Konstruktion, wie beispielsweise die Materialwahl, Verbindungstechniken oder das Ausgleichen von Unebenheiten die Entwürfe verändern können.



Abb. 10: Eindruck vom Eröffnungsrundgang

Das Planen von Terminen und Bauabläufen sowie die Materialakquise wurde geübt. Diese stellen für die Berufspraxis von Architekt*innen alltägliche Aufgabenfelder dar.

Umsetzung

Nach Abschluss der Ausführungsplanung wurden die Parklets aufgebaut. Die Umsetzung der Parklets ermöglichte den Student*innen ihre eigene Planung zu überprüfen und die Schwachstellen und übersehenen Punkte aufzudecken. Zudem musste die Logistik geplant und ausgeführt werden. Beim Aufbau selbst waren sie immer wieder mit Reaktionen von Passanten*innen und Medien konfrontiert, wodurch ihre kommunikative Fähigkeiten herausgefordert wurden. Die Student*innen lernten hierdurch die Reaktionen auf urbanes Intervenieren einzuschätzen, zu verstehen und zu handhaben.

Eröffnung

Die Parklets wurden bei einem Rundgang mit Bürger*innen, Medien und Lokalpolitiker*innen eröffnet. Die Student*innen präsentierten dabei ihr jeweiliges Konzept. Ihnen wurde damit die Möglichkeit gegeben nicht nur ein rein akademisches Feedback zu erhalten, wie es sonst bei Entwurfsprojekten gängig ist, sondern sie konnten in direkten Austausch mit den letztendlich Nutzern*innen treten und ihre Ideen damit auf Alltagstauglichkeit hin überprüfen. Sie übten ihre Konzepte in einer Realsituation vor einem Publikum zu präsentieren, welches nicht ausschließlich aus Experten*innen besteht. Eine solche Situation ist im Berufsalltag von Architekt*innen und Stadtplaner*innen beispielsweise mit Entwurfspräsentationen vor Gemeinderät*innen vergleichbar.

Mit diesem kleinen Event wurden die Parklets schließlich in die

Obhut der Pat*innen übergeben und die Studierenden konnten nach der stressigen Aufbauphase ihre geleistete Arbeit gebührend feiern.

Evaluation

In der abschließenden Phase sollten mit Methoden der Public life studies die Parklets beobachtet und die darauf stattfindenden Aktivitäten in einem Raumtagebuch dokumentiert werden. Zudem sollten Befragungen zu den Parklets durchgeführt werden. Dies diente dazu die Nutzung der Parklets zu evaluieren und herauszufinden welche Gründe dafür oder dagegen sprachen. Zudem sollte die öffentliche Meinung zur Intervention erfasst werden. Die so gesammelten Daten bildeten die Grundlage für die weitere wissenschaftliche Arbeit. Die Ergebnisse zu den einzelnen Parklets werden in Kapitel 6 dargestellt.



Abb. 11: Abschlussausstellung



Abb. 12: Podiumsdiskussion

Abschlussausstellung und Podiumsdiskussion

Zum Abschluss des Entwurfes wurde eine Ausstellung im Foyer der Keplerstraße 11 organisiert, in welcher die Studierenden ihre Parklets mittels Postern und Modellen präsentierten und ihnen die mündliche Prüfung abgenommen wurde. Die Ausstellung wurde mit einer abendlichen Vernissage und einer öffentlichen Podiumsdiskussion organisiert. Die Projektleiterin des Reallabors, Prof. Antje Stokman, Rainhard Möhrle als Vorsitzender des Bezirksbeirats West, Stephan Oehler als Vertreter des Stadtplanungsamtes, Hannes Wolf als Pate und Vertreter der Wirtschaft sowie Basil S. Helfenstein von den Projektinitiatoren*innen diskutierten über das Projekt und die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes und stellten sich anschließend den Fragen aus dem Publikum. Obwohl die Veranstaltung öffentlich angekündigt wurde und Kritiker*innen, die sich direkt an das Projektteam gewandt hatten, persönlich eingeladen wurden, meldeten sich vor allem Projektbefürworter*innen zu Wort. Kritische Stimmen waren nur in sehr geringem Maße zu vernehmen. Wie in Kapitel 8 weiter ausgeführt wird, ist es mit dem Format daher nicht gelungen, Befürworter*innen und Kritiker*innen gleichermaßen anzusprechen.

Abschlussbericht und Tagebücher

Die Beobachtungsphase ging über die Ausstellung hinaus und die Student*innen mussten ihre Ergebnisse in einem Gesamtbericht zusammenfassen und ein abschließendes Fazit ziehen. Zu Beginn des Projektes erhielten die Student*innen zudem Skizzenbücher, in welchen sie ein Forschungstagebuch führen sollten, wie es im Transformationsworkshop (siehe Kapitel 9) gemeinsam erarbeitet wurde und sich auf die Methoden der Public life studies nach Jan Gehl (Gehl, Svarre 2013) stützte. Beispielsweise sollten vor, während und nach der Intervention Nutzungsarten- und -dauer, oder soziale Interaktionen gemappt werden. Die Forschungstagebücher mussten mit dem Bericht abgegeben werden und dienten der Projektdokumentation, dem Üben wissenschaftlichen Arbeitens, sowie der Auswertung des Realexperimentes.

Veränderungen und Abweichungen der Planung

Es kam zu geringfügigen Planänderungen und Abweichungen. Aufgrund mangelnden Rücklaufs der Laufzettel durch die Student*innen verzögerte sich

die Genehmigung geringfügig. Des Weiteren verschob sich die Eröffnung um ca. zwei Wochen nach hinten, da mehr Zeit für Planung und Materialakquise benötigt wurde als zunächst veranschlagt. Ursprünglich war auch eine hohe Vorfertigung gewünscht, die einen schnellen Aufbau der Parklets in zwei bis drei Tagen ermöglichen sollte. Es stellte sich allerdings heraus, dass die Vorfertigung aufgrund mangelnder Infrastruktur wie fehlender Räumlichkeiten für Lagerung und Produktion nicht umgesetzt wurde, sodass die Parklets zum größten Teil vor Ort produziert wurden. Dadurch erhöhte sich die Zeit für den Aufbau auf ca. eine Woche.

Budget und Verrechnung

Den Studierenden stand ein Budget von 400 € pro Parklet zur Verfügung, welches aus Mitteln des Reallabors für die Realexperimente bereitgestellt wurde. Das Budget verfügbar zu machen stellte eine Herausforderung dar. Schließlich wurde einerseits die Möglichkeit für die Studierenden ausgehandelt bei OBI Feuerbach auf Rechnung zu kaufen. Alternativ hierzu konnte das Geld durch die Studierenden vorgestreckt und per Kostenrückerstattung vom Institut für Städtebau zurückgefordert werden. Diese Art

der Verrechnung wurde gewählt um eine Übersicht über die Ausgaben zu behalten und die zweckgebundene Verwendung sicherzustellen. Dies erwies sich allerdings als äußerst verwaltungsintensiv, zudem wurden einige Rechnungen durch die Studierenden verspätet weitergegeben, wodurch es zu Zahlungsverzug gegenüber OBI kam. Zusätzliche Kosten wie Mahngebühren konnte allerdings rechtzeitig abgewendet werden

Erkenntnisse und Verbesserungsvorschläge

Kommunikation

Die Kommunikation zwischen Student*innen und Pat*innen lief unterschiedlich gut. Dies ist zum einen auf die persönlichen Fähigkeiten der Einzelnen, zum anderen auf Sprachbarrieren bei ausländischen Studierenden zurückzuführen. In einem Fall kam es sogar zu einem Totalausfall der Kommunikation und der Kontakt zur Patin brach ab. In einem anderen Fall gelang es dem Studenten dagegen mangelnde Sprachkenntnisse auf hervorragende visuelle Weise, z.B. mit Zeichnungen und Piktogrammen, außerordentlichem Engagement und seiner aufgeschlossenen Art zu kompensieren und ein exzellentes Ergebnis zu erzielen.

Eine Schwierigkeit, die beobachtet werden konnte, war es die Anforderungen und Wünsche der Pat*innen gegenüber dem öffentlichen Interesse auszubalancieren, da die Parklets zwingend als öffentlicher Raum betrachtet werden mussten. Die Student*innen fungierten hierbei als Anwalt des öffentlichen Raumes und

mussten ggf. zu starken Besitzansprüchen durch die Pat*innen entgegensteuern.

Unterschiedliche Qualität der Resultate und der wissenschaftlichen Praxis

Von Student*innen gesammelte Forschungsdaten zeichnen sich in der Regel durch eine hohe Bandbreite der Qualität aus, was in diesem Projekt nicht anders war. Dies ist auf unterschiedliche Erfahrungsebenen und Talente zurückzuführen. Verstärkend kommt hinzu, dass die Architekturlehre der Vermittlung wissenschaftlicher Methoden einen deutlich anderen Stellenwert beimisst, als dies in anderen Disziplinen der Fall ist. Hier wäre eine stärkere Gewichtung wissenschaftlichen Arbeitens in der Lehre wünschenswert. Daher ist eine anschließende Auswertung und Überarbeitung der so gesammelten Daten durch qualifizierte Fachkräfte nötig und muss in der Personalplanung entsprechend bedacht werden

Public life studies

Die Methoden der Public life studies (Gehl, Svarre 2013) haben sich als wirkungsvolles Werkzeug erwiesen, um Phänomene und Verhaltensmuster im öffentlichen Raum beobachten und erklären zu können. Prinzipiell sind sie einfach anwendbar und in der Literatur gut beschrieben, aufgrund der geringen Erfahrung mit den Methoden, wurde der Zeitaufwand für Erfassung und Auswertung jedoch unterschätzt. Um aussagekräftige Daten zu erhalten müssen die einzelnen Standorte wiederkehrend über

einen gewissen Zeitraum beobachtet werden. Dies hat sich als personalintensiv herausgestellt. Zudem mussten sich die Studierenden mangels Vorerfahrung erst einarbeiten.

Ein regelmäßiges Lehrangebot zu Public Life studies wird daher empfohlen. Zudem wird die Methode auch für den Einsatz in der Stadtplanung in Stuttgart oder anderen Städten empfohlen und sollte integraler Bestandteil zu Beginn von Umgestaltungsmaßnahmen öffentlicher Räume werden.

Erhöhter Koordinationsaufwand

Das im vorliegenden Falle gewählte Lehrkonzept zeichnete sich durch eine außergewöhnliche Themen- und Aktivitätsvielfalt aus, welche in ihrer Komplexität den Anforderungen einer Lehre für Nachhaltigkeit gerecht wird. Diese Vielfalt ist allerdings mit einem deutlich höheren Koordinations- und Organisationsaufwand verbunden, als es bei herkömmlichen Studienentwürfen der Fall ist. Dies wurde durch das ehrenamtliche Engagement der Gruppe Parklets für Stuttgart sowie der Mitarbeiter*innen des Instituts für Städtebau kompensiert. Bei zukünftigen vergleichbaren Lehrveranstaltungen sollte diesem erhöhten Aufwand in der Personalplanung Rechnung getragen werden, bzw. der Umfang entsprechend reduziert werden.

Methodische Ausrichtung an Service Learning

Auch wenn "Service Learning - Lernen durch Engagement"³ während der Entwicklung und Durchführungsphase nicht als

3 "Service Learning - Lernen durch Engagement" ist eine Unterrichtsmethode, die gesellschaftliches Engagement von Schülerinnen und Schülern mit fachlichem Lernen im Unterricht verbindet" (Seifert u. Zentner 2010, S.3) In Deutschland wurde die Methode zunächst von Schulen (Sliwka 2004) adaptiert und wird inzwischen auch an verschiedenen Universitäten vermehrt angeboten (Campus vor Ort).

methodische Grundlage angewandt wurde, so lassen sich doch wesentliche Aspekte des vorgestellten Lehrformats in seiner inhaltlichen und methodischen Ausrichtung sowie der damit verbundenen Zielsetzung dem Konzept zuordnen. Die Studierenden setzten sich für das Gemeinwohl ein und agierten in einem lokalen Problemfeld. Ihr Handeln war Teil ihrer Ausbildung und wurde teilweise durch reflektive Komponenten begleitet.

Ein solches Konzept setzt von den Studierenden allerdings die Motivation voraus, sich mit diesen sozialen Fragestellungen auseinanderzusetzen zu wollen, die über das Sammeln von Punkten zum Erlangen von Prüfungsleistungen hinaus geht. Um zu verhindern, dass sich Studierende ohne die entsprechende Motivation mehr oder weniger zufällig ein solches Format auswählen, empfiehlt es sich in Zukunft vergleichbare Angebote aus dem regulären Lehrplan auszugliedern und als Sonderformat anzubieten, wie es an der Universität Stuttgart inzwischen mit den "Change Labs"⁴ (Stuttgarter Change Labs) versucht wird. Die Fakultäten sollten hierbei den Studierenden die Anrechnung als Studienleistung in gewissem Rahmen ermöglichen, um das Format zu etablieren, die gesellschaftliche Teilhabe der Studierenden zu fördern und das praktische Lernen zu fördern.

Beim vorliegenden Projekt muss allerdings festgestellt werden, dass die Reflexion des gemeinsamen Handelns noch zu kurz gekommen ist, bzw. beschränkte sich überwiegend auf die planerische und architektonische Komponente, statt auf die sozialen Aspekte. Bei einer weiteren Verfolgung des Service Learning Ansatzes sollten daher Elemente der Reflexion wie gemeinsame

Workshops stärker berücksichtigt werden. Einen guten Ansatzpunkt, welche methodische Bausteine hierfür in den Lehrplan implementiert werden können finden sich beispielsweise im Methodenpool des Lehre Blogs der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU).

Kaum Planungssicherheit in Hinsicht auf Anzahl der Studierenden

Eine große Schwierigkeit bei der Verknüpfung von Forschung und Lehre an der Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart besteht darin, dass Teilnehmer*innen-zahlen bei Lehrveranstaltungen in der Regel erst zwei bis drei Wochen nach Semesterbeginn feststehen. Planungssicherheit ist damit kaum gegeben, zudem kann nicht abgeschätzt werden in welcher Art und Umfang mit einem Ergebnis gerechnet werden kann. Dies verlangt von den Lehrenden die Planung in Alternativen (viele Teilnehmer*innen, wenige Teilnehmer*innen, keine Teilnehmer*innen), sowohl die Durchführung der Lehrveranstaltungen selbst betreffend, als auch die Nachbereitung der Ergebnisse. So muss die Möglichkeit bestehen, vorher festgelegte und oft den Fördergebern vermittelte Ergebnisse anzupassen, oder durch entsprechende Personalreserven ein Nacharbeiten durch wissenschaftliches Personal zu ermöglichen. Lehrende und Wissenschaftler*innen müssen sich daher mental auf diese Unwägbarkeiten einlassen und flexibel im Sinne des Vorhabens handeln.

Um eine frühere Planungssicherheit zu erlangen, kann auch

mit frühzeitigen verbindlichen Anmeldungen zu den Lehrveranstaltungen agiert werden. Allerdings würde das im vorliegenden Falle mit einer fakultätsübergreifenden Umstrukturierung der Lehrorganisation einhergehen müssen, weswegen kurzfristig nicht damit zu rechnen ist.

Reduktion Aufgaben

Von den Student*innen wurde teilweise die Aufgabenvielfalt kritisiert, welche dazu führte, dass für die eigentliche Entwurfsarbeit, Materialakquise und die Umsetzung der Parklets relativ wenig Zeit zur Verfügung stand. Deshalb wäre zu testen, ob eine längere Planungszeit zu qualitativ besseren Ergebnissen führen würde, oder ob der Termindruck als Handlungsmotivation dient und die mangelnde Zeit kompensiert.

Lagerflächen/ Werkstattflächen

Die Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart verfügt über eine gute Werkstattinfrastruktur, welche allerdings überwiegend auf den Maßstab des Modellbaus ausgelegt ist. Ein Projekt im Maßstab 1:1 wie es die Parklets darstellen, brachte die Werkstätten schnell an die Kapazitätsgrenzen, weshalb temporär Lagerflächen neben einem Institutsgebäude genutzt werden durften. Diese Flächen waren allerdings nur bedingt für das Vorfertigen geeignet, da sie nicht mit Werkzeug ausgestattet sind. Daher wichen die Student*innen zum Fertigen oft auf die finalen Standorte aus. Mit der Plattform eInszueIn

⁴ Die Stuttgarter Change Labs sind eine inter- und transdisziplinäre Austausch- und Kooperationsplattform, die fakultäts- und einrichtungsübergreifend Projekte unterstützen, die sich für die nachhaltige Bildung und Entwicklung der Universität und Gesellschaft, die reflektierte Übernahme sozialer Verantwortung und wissens- und kompetenzbasiertes gesellschaftliches Engagement einsetzen. Die Change Labs beraten Lehrende und fördern studentische Projekte und Initiativen, welche Projekte innerhalb der Lehre durchführen.

(Izu1), möchte die Fakultät für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart vergleichbare Projekte fördern. Ein mögliches eInszueInns-Lab als sichtbare, mit entsprechender Infrastruktur wie Werkzeugen und Lagerflächen ausgestattete Anlaufstelle wäre daher wünschenswert und würde die Universität Stuttgart für künftige Architektur- und Stadtplanungsstudent*innen attraktiv machen. Alternativ könnte über eine Kooperation mit entsprechend ausgestatteten Einrichtungen (Werkstatthäusern, Wagenhallen o.ä.) angestrebt werden. Es ist davon auszugehen, dass bei beiden Möglichkeiten zusätzliche Kosten anfallen, welche entsprechend in der Budgetplanung zu berücksichtigen sind.

Handwerkliche Betreuung oder Kooperation

Ein Kritikpunkt, mit welchem sich die Parklets konfrontiert sahen, war die mangelnde handwerkliche und ästhetische Qualität. Diese ist zum einen auf das geringe Budget und dem damit verbundenen Einsatz von Recycling-Materialien und zum anderen auf die geringe Umsetzungserfahrung der Student*innen zurückzuführen. Die Fakultät verfügt zwar über handwerklich beratendes Personal, allerdings überstieg die Betreuungsintensität die vorhandenen Ressourcen. Als Lösung ist hier ein Kooperationsmodell mit handwerklich auszubildenden Berufsschulen denkbar. Dies hätte neben einer Verbesserung der Ausführungsqualität zudem den Vorteil, dass die zukünftigen Planer*innen frühzeitig die Gelegenheit bekommen die Koordination und Kommunikation mit den ausführenden Disziplinen zu üben, wie es im späteren Berufsleben von ihnen erwartet wird.

Teamarbeit vs. Einzelkämpfer

Zu Beginn des Entwurfes wurde gemeinsam mit den Student*innen beraten, ob jeder ein eigenes Parklet entwerfen und realisieren möchte, oder ob Zweier Teams gebildet werden sollten. Die Student*innen entschieden sich gemeinsam mit dem Betreuer*innenteam für die erste Variante, wobei sich einige Teams beim Aufbau gegenseitig unterstützen. Die Einzelarbeit wurde im Nachhinein durch die Studierenden bemängelt. Bei einer Fortführung/Wiederholung des Projektes sollte dagegen eine Gruppenarbeit angestrebt werden, da festgestellt wurde, dass sich die gegenseitige Unterstützung und Motivation sehr positiv auf das Ergebnis auswirkt.

Finanzen über Handgeld um Verwaltungsaufwand zu verringern

Wie vorbeschrieben war die gewählte Auszahlungsmethode äußerst verwaltungsintensiv. Als Alternative könnte man den Betrag bar per Handgeld auszahlen. Die Kontrollfunktion für die Zweckgebundenheit der Mittel entfällt hierbei weitestgehend, bzw. nicht oder nicht zweckgebunden verwendete Gelder müssten gegebenenfalls im Nachhinein zurückgefordert werden, wobei dann die rechtliche Handhabe fehlt. Es ist daher anhand der Höhe der auszahlenden Gelder abzuwägen, inwiefern der zusätzliche Aufwand mit Einzelnachweisen wirtschaftlich ist. Bei kleineren Beträgen empfiehlt es sich dagegen auf die Kontrollfunktion zu verzichten und die Mittel auf einfache Weise zur Verfügung zu stellen.

Fazit

Nachhaltige Transformation bedeutet sich mit komplexen Problemen und Handlungsrealitäten auseinanderzusetzen. Hierdurch verändert sich die Rolle von Architekten*innen und Stadtplanern*innen und erfordert eine neue Form des Denkens und Agierens. Neben den klassischen Gestaltungs- und Planungsaufgaben von Gebäuden und öffentlichem Raum erlangen Beteiligungs- und Kommunikationsprozesse eine immer größere Bedeutung im Aufgabenfeld von Planenden. Diesen veränderten Anforderungen muss die Ausbildung gerecht werden.

Im Projekt „Parklets für Stuttgart“ waren die Studierenden mit vielschichtigen Aufgaben- und Verantwortungsbereichen konfrontiert. Sie handelten in Multiakteurskonstellationen, evaluierten die reale Wirkung ihrer Interventionen und stellten sich dem öffentlichen Feedback. Sie sammelten Erfahrungen im Umgang mit den Medien und mussten ihre Ideen gegenüber Bürger*innen, Kommunal- und Landespolitiker*innen verteidigen. Gleichzeitig lösten sie einen stadtweiten Diskurs über Flächengerechtigkeit und die Qualität des öffentlichen Raums aus. Durch die Umsetzung der Parklets wurde Komplexität nicht nur theoretisch erlernt, sondern auch praktisch erfahrbar gemacht. Die Student*innen werden dadurch nicht nur zu besseren Raum- sondern auch zu besseren Prozessgestaltern. Und nicht zuletzt schufen sie dabei elf individuelle Parklets, welche über einen Zeitraum von Drei Monaten das Stadtleben in Stuttgart bereicherten. Ein Output, welches nur selten durch universitäre Lehrveranstaltungen erreicht wird.

Die hier aufgeführten Erkenntnisse und Verbesserungsvorschläge leisten hoffentlich einen Beitrag

dazu, das Format in Zukunft weiterzuentwickeln. Dass sich dies lohnt zeigt sich darin, dass viele der gesetzten Lernziele erreicht wurden und auch die Rückmeldung der Studierenden überwiegend positiv ausfiel. Daher kann man sich der durch einige Studierende gestellten Forderung nur anschließen, solche Umsetzungsprojekte weiterhin anzubieten und auszubauen. Bildung für Nachhaltige Entwicklung kann durch soziale Umsetzungsarchitektur in der Lehre nur gewinnen.

Literatur:

Gehl J. , Svarre B. (2013). How to study public life. Washington, Covelo, London: Island Press.

Seifert, A. Zentner, S. (2010). Service-Learning - Lernen durch Engagement: Methode, Qualität, Beispiele und ausgewählte Schwerpunkte. Eine Publikation des Netzwerkes Lernen durch Engagement. Weinheim: Freudenberg Stiftung

Sliwka, A. (2004). Service Learning in: Beiträge zur Demokratiepädagogik Eine Schriftenreihe des BLK-Programms »Demokratie lernen & leben« (<http://blk-demokratie.de/fileadmin/public/dokumente/Sliwka.pdf>) (Zugegriffen: 05.07.2017)

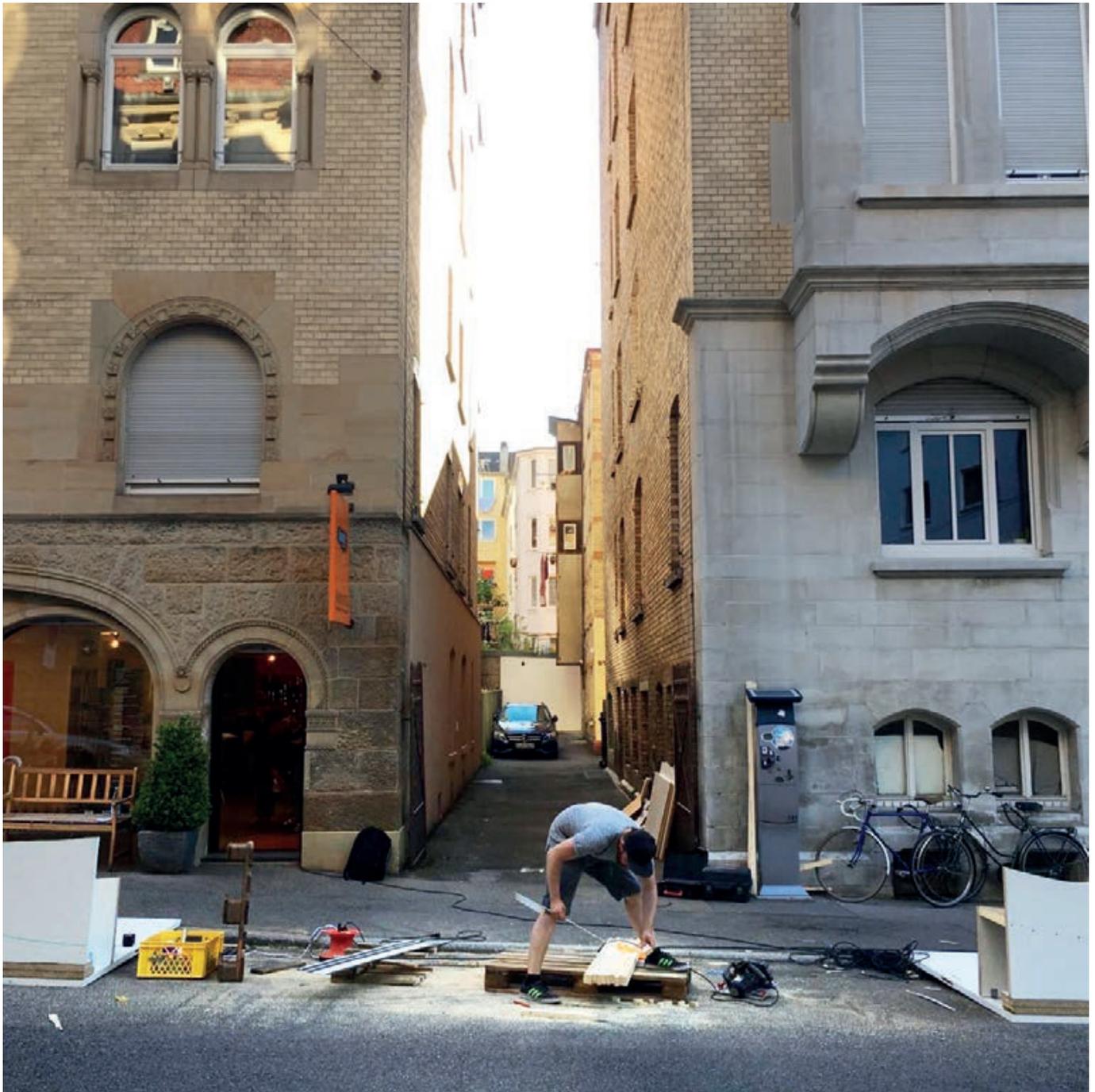
Stuttgarter Change Labs: <https://www.project.uni-stuttgart.de/changelabs/> (Zugegriffen: 05.07.2017)

Weiterführende Informationen:

Izu1: <http://www.izu1.design/>

Campus vor Ort: <http://www.campus-vor-ort.de/> (Zugegriffen: 05.07.2017)

Zusammenfassung der Ausstellung Zukunftsvisionen: <http://www.r-n-m.net/zukunftsvisionen/> (Zugegriffen: 05.07.2017)



5. Realisierung und Umsetzung der Parklets

Raphael Dietz, Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein

Durch die Aufnahme der Initiative Parklets für Stuttgart als Realexperiment in das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur schien die Idee im Sommer 2016 plötzlich realistisch und greifbar. Aus der Initiative wurde ein Forschungsprojekt. Mit dem Städtebau Institut der Fakultät 1 für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart, sowie den zahlreichen Kooperationspartnern des Reallabor für nachhaltige Mobilitätskulturs, standen nun namhafte Institutionen hinter dem Projekt, womit auch eine personelle Unterstützung verbunden war. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass in der Stadtverwaltung der Stadt Stuttgart - seines Zeichens ebenfalls ein Partner des Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur - mit dem Vorhaben auf offene Ohren gestoßen wurde und viel unternommen wurde, den Weg möglichst unkompliziert zu ebnet. Der Reallaboransatz, dass Wissenschaft und Zivilgesellschaft gemeinsam forschen, führte hier zu einer Anerkennung der privaten Initiator*innen bei den etablierten Institutionen und wirkte in diesem Sinne als Türöffner. Anders wäre es für das Team von Parklets für Stuttgart wahrscheinlich undenkbar gewesen über ein Dutzend öffentliche Parkplätze zu beleben.

Während die einzelnen Parklets durch die Studierenden geplant und umgesetzt wurden, trug das Team um Parklets für Stuttgart und Städtebau Institut Sorge für die Gesamtkoordination des Projektes und kümmerte sich mit der Standortauswahl, den Parklet-Patenschaften, der Genehmigung und dem Abbau der Parklets um wesentliche Prozessschritte die zur Durchführung des Realexperimentes nötig waren.

Standortwahl

Prozess

Im Februar 2016 - zwei Monate vor Anfang des Semesters - setzte sich das Projektteam von Parklets für Stuttgart mit den Organisatoren von Parking Day Stuttgart zusammen, um potentielle Parklet-Standorte für das Realexperiment festzulegen und diese im Laufe des Prozesses mit dem Amt für öffentliche Ordnung abzusprechen und letztendlich den Studierenden vorzustellen.

Zunächst wurden die Ziele und Kriterien der Standortwahl definiert, um sich anschließend auf die Suche nach potentiellen Standorten in der Stadt zu machen. Anhand von Stadtsparziergängen wurden die Innenstadtbezirke Mitte, West, Süd, Ost, Nord vor Ort in Hinsicht auf ihre städtebauliche Gesamtsituation sowie die Verkehrsplanung analysiert. In diesem Schritt wurden ca. 30 potentielle Straßenzüge ausgesucht. Diese wurden dem Amt für öffentliche Ordnung zur Kenntnisnahme übermittelt und durch das Projektteam mit Hilfe der Kriterien auf ihre Eignung geprüft. Hieraus ergab sich eine Reduzierung auf 15 potentielle Standorte. Diese wurden nun verbindlich dem Amt für öffentliche Ordnung vorgestellt, welches die Standorte auf Genehmigungsfähigkeit und Verfügbarkeit prüfte. Die Standortanalyse und -wahl ging Hand in Hand mit vielen Gesprächen mit potentiellen Paten*innen (Parklet-Betreuer*innen, siehe auch Punkt Parklet-Patenschaft), deren Bereitschaft auch ausschlaggebend für die engere Wahl war. Die potentiellen Standorte wurden so gewählt, dass die Parklets in unmittelbarer Nähe der Paten*innen waren.

Ziele und Kriterien

Warum die inneren Stadtbezirke? Für die Umsetzung des Projektes Parklets für Stuttgart wurde sich für die Stuttgarter Innenstadtbezirke Mitte, Nord, Süd, Ost und West entschieden. Ein gewichtiger Grund dafür lag in dem Ziel, dass mit den urbanen Interventionen eine hohe Sichtbarkeit erzielt werden sollte. Als Kriterium wurde hierfür die hohe Frequentierung der innerstädtischen Gebiete herangezogen, welche in diesem Sinne eine vergrößerte Aufmerksamkeit für die einzelnen Parklets und das Projekt versprach. Aus diesem Grund wurde auch entschieden die Interventionen über die Innenstadt zu verteilen, anstatt sie in einem Quartier zu konzentrieren.

Die Innenstadtbezirke charakterisieren sich zudem durch eine hohe soziale Durchmischung. Familien mit Kindern, Senioren*innen, Arbeitstätige und Studierende wohnen hier in Nachbarschaft. In den deutschen Innenstädten verzichten heute schon immer mehr junge Menschen auf ein Auto und nutzen stattdessen die öffentlichen Verkehrsmittel, Car-Sharing-Systeme oder das Fahrrad (Ford u. Zukunftsinstitut GmbH 2015). Gleichzeitig sorgt die dicht besiedelte Stadtstruktur für eine hohe Nachfrage nach urbanen und wohnortnahen Freiräumen zur Erholung und Freizeitgestaltung, die zum Beispiel temporär durch Parklets geschaffen werden können und momentan fehlen. Das Projekt sollte also die Zielgruppe dieser Menschen ansprechen, deren Interessen durch die heutige Flächenaufteilung der Straßenräume in Stuttgart untervertreten sind und die eben insbesondere in den Innenstadtbezirken vertreten sind.

Um diese Zielgruppe und deren Bedürfnisse sichtbar zu machen, sollte diese Wahl auch einen öffentlichen Diskurs provozieren. Es war daher eine bewusste Entscheidung, Parklets gerade in Gebieten, die ohnehin schon unter Parkdruck stehen, vorzustellen. Genau dort ist ein Diskurs zum Thema Mobilität und Stadtraum notwendig. Denn zum einen sind die gegebenen, historisch gewachsenen Strukturen nicht für die große Anzahl von Autos ausgerichtet. Zum anderen wird an vielen Stellen das im RAST 06¹ festgelegte Verhältnis von Fußgänger- zu PKW-Fläche nicht eingehalten. (Zu den jeweiligen Standorten siehe Kapitel 6). PKWs sind zu Lasten von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen überrepräsentiert. Hinzu kommt, dass der Bewegungsraum für Fußgänger*innen durch städtische Infrastruktur wie Parkautomaten, Straßenschilder, Mülltonnen, Fahrradständer, etc. noch mehr eingeschränkt wird. An vielen Stellen in den inneren Stadtbezirken mangelt es an Straßenbegrünung. Diese Faktoren zeigen die Notwendigkeit für einen Diskurs über Mobilität und Straßenraum in Stuttgart.

Warum unterschiedliche Situationen?

Mit dem Realexperiment Parklets für Stuttgart haben wir uns ein weiteres Ziel gesetzt - herauszufinden, wie sich die urbanen Interventionen auf unterschiedliche sozialräumliche Umgebungen auswirken, um möglichst viel Erfahrungen in der Testphase zu sammeln. Diese Diversität sollte auch zu einem Pool an unter-

schiedlichen Gestaltungs- und Nutzungslösungen führen, die für unterschiedliche städtische Situationen anwendbar sind.

Hierfür war als Kriterium zum einen die Eigenartigkeit des Quartiers wichtig. Es sollten möglichst unterschiedliche Quartiere ausgesucht werden - ein ruhiges Wohnviertel, ein belebtes Konsum- und Gewerbegebiet oder ein innovatives gemischtes Quartier.

Zum anderen sollten unterschiedliche Straßenräume ausgewählt werden. Dabei spielte der Straßentyp, der Straßenquerschnitt, das Verhältnis zwischen Fußgänger*innen-, Fahrrad-, ÖPNV- und Autoverkehr, sowie die proportionale Flächenaufteilung, der Anteil der Straßenbegrünung und Aufenthaltsmöglichkeiten, sowie die Erdgeschossnutzung eine Rolle.

Wer sollte sich um die Parklets kümmern?

Für jedes Parklet sollte sich während der Standzeit des jeweiligen Parklets mindestens ein Pate*in um dieses kümmern. Das dazugehörige Kriterium war so einfach wie entscheidend: Es mussten sich Personen oder Institutionen finden, welche sich bereit erklärten diese Rolle zu übernehmen.

Gab es Ausschlussgründe?

Zudem sollten alle Standorte durch das Amt für öffentliche Ordnung genehmigungsfähig sein. Hier kamen als Kriterien dessen Auflagen zum Tragen (Siehe Punkt Genehmigung). So waren Bundesstraßen beispielsweise

von vorneherein ausgeschlossen, da sie nicht der Stadtverwaltung unterliegen. Ein weiterer Ausschlussgrund waren schon genehmigte Baustellen.

Nicht zuletzt war auch die atmosphärische Einzigartigkeit und Potential der direkten Umgebung von Bedeutung für die Standortwahl, welche von den Studierenden nochmal genauer untersucht wurde.

Auswahl

Bei der Überprüfung der ca. 30 Standorte wurde festgestellt, dass die Standorte in Stuttgart Nord wenig urban sind und damit das erste Ziel - Sichtbarkeit des Projekts - nicht erreichbar schien. Hier zeigten sich die Standorte im Westen zielführender - die Präsenz dort ist größer als zum Beispiel in Stuttgart Ost. Auch ist das Potential für einen öffentlichen Diskurs wegen des hohen Parkdrucks größer. Zudem ist hier die gewünschte Zielgruppe stark vertreten. Der Bezirk Nord wurde daher ausgeschlossen und ein Fokus auf West gelegt.

Der einzige nach der Kriterienprüfung verbleibende Standort in Stuttgart Ost war am Heilandsplatz vorgesehen. Dort sollten während des Projektzeitraumes allerdings Bauarbeiten durchgeführt werden, weswegen der Standort entfiel.

Nicht zuletzt waren es aber auch pragmatische Gründe, die die engere Standortwahl bestimmten - es fanden sich schlichtweg mehr Paten*innen in Stuttgart West, Mitte und Süd, die bereit

¹ Die RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) stellen die aktuelle Planungsgrundlage für den Entwurf und die Gestaltung von innerstädtischen Straßen und Verkehrsknoten dar. Als "Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen" nennen sie "die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit einschließt. Diese Verträglichkeit muss in der Regel auf vorgegebenen Flächen unter Wahrung der städtebaulichen Zusammenhänge und unter Berücksichtigung gestalterischer und ökologischer Belange angestrebt werden. [...] Dabei wird es vielfach - vor allem in Innenstädten - notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern. Dadurch lassen sich viele problematische Situationen an vorhandenen Stadtstraßen verbessern und an geplanten Stadtstraßen von vornherein vermeiden." (RASt 06 2008, S.3)

waren, am Projekt teilzunehmen und diese Verantwortung zu übernehmen.

Ein weiterer Faktor für die Reduktion von Standorten war das vorgesehene Budget und die Anzahl der Studierenden, die am Projekt teilnahmen. Dies war letztlich ausschlaggebend für die Anzahl der Parkletstandorte.

Von den 15 dem Amt für öffentliche Ordnung vorgestellten Straßenräumen wurden schließlich auf 11 Standorten Parklets realisiert. Diese bestanden teilweise aus einem, anderthalb oder zwei Stellplätzen, sodass insgesamt 18 Stellplätze belegt wurden.

Parklet-Patenschaften

Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein

Für die Realisierung des Parklet Projekts unter den gegebenen Bedingungen wie etwa Zeit und Geld, war es wichtig, eine möglichst breite Unterstützung aus der Zivilgesellschaft zu erlangen. Parklets können als kleinste urbane Interventionen zudem auf ortsspezifische Gegebenheiten reagieren. Jedem Parklet stand daher eine lokale Patin oder ein Pate zur Seite und übernahm stellvertretend für die Bürger*innen Stuttgarts ein Stück Verantwortung für neu geschaffenen öffentlichen Raum.

Zunächst wurde eine Auswahl potentieller Standorte für die Parklets getroffen. In unmittelbarer Nähe dieser Standorte wurde anschließend nach Pat*innen gesucht. Dazu wurden also Anwohner*innen und ansässiges Gewerbe mit einer Broschüre auf das Projekt aufmerksam gemacht und nach ihrem Interesse an einer Teilnahme als Pate oder Patin gefragt. Dass rund 30 potentielle Pat*innen Interesse zeigten, erhöhte die Annahme, dass viele unterschiedliche Städter*innen gerne mitreden und mitgestal-

ten, wenn es um öffentlichen Raum geht. Bedauerlicherweise fanden sich nur gut ein Dutzend Studierende für die Umsetzung der Parklets, weswegen einigen Interessierten abgesagt werden musste. Anfragen ein Parklet in Eigeninitiative zu verwirklichen, mussten abgelehnt werden, da sie außerhalb des Genehmigungsrahmens lagen.

Die Pat*innen, welche letztlich an dem Projekt teilnahmen, sind:

Andreas Bachmann, Kauf dich Glück, Bäckerei H&F, Gerberviertelverein, Galao, Das Lehen, Yoga Vidya, Plattsalat, Silberfaden und Friseur Haargut, Kahma Café, Lumen

In Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Paten*in erarbeiteten die Studierenden die einzelnen Parklets. Vergleichbar mit einer Architekt*in-Bauherr*in-Beziehung sollte so öffentlicher Raum entstehen, zugeschnitten auf die individuellen Wünsche und Bedürfnisse vor Ort. Der Entwurf wurde in dieser Zusammenarbeit ausgearbeitet und schließlich gebaut. Gerade während der intensiven Bauphase konnten die Studierenden oftmals auf die Unterstützung der Parkletpat*innen zählen.

Rolle und Aufgaben

Die Paten und Patinnen wurden gebeten Verantwortung für „ihre“ Parklets zu übernehmen. Darunter wurde verstanden, die Parklets in Ordnung zu halten, also Schäden oder andere Zwischenfälle zu melden, diese nach Bedarf zu pflegen und vor allem als Botschafter*in für die Parklets da zu sein. Generell können wir die Aufgaben einer Patenschaft wie folgt unterteilen: Informieren, Mitgestalten, Unterstützen, Pflegen und Bespielen.

Informieren

Zum einen waren die Pat*innen Vermittler*innen zwischen den Bürger*innen und den Projektbeteiligten. Ihre regelmäßige Präsenz vor Ort ermöglichte es ihnen Interessierte über das Projekt zu informieren, Unklarheiten zu beheben und Reaktionen aufzunehmen und zu sammeln. Sie nutzten ihre Netzwerke, um die Idee weiterzuverbreiten und zu informieren. Sie sollten dafür sorgen, dass die Parklets eine breite gesellschaftliche Unterstützung in der Nachbarschaft bekommen und den Dialog darüber führen, dass Parklets nicht nur eine abstrakte Kunstaktion, sondern eine konkrete Idee für eine bessere Stadt sind.

Mitgestalten

Die enge Zusammenarbeit mit den Pat*innen war von Bedeutung für den Erfolg des Reallexperiments, da sie den sozialräumlichen Kontext kennen. Zusammen mit ihnen wurde nach spezifischen Lösungen für die unmittelbare Umgebung gesucht. Sie beteiligten sich in unterschiedlichem Grad an der Konzeptentwicklung und Gestaltung des jeweiligen Parklets. Funktionale, sowie gestalterische Aspekte wurden mit ihnen abgesprochen. Manche Pat*innen brachten Ideen und Vorschläge ein, die einen Mehrwert für die Nachbarschaft generieren können (eine Lastenradgarage, ein Kräutergarten), andere überließen die Gestaltung komplett den Studierenden.

Unterstützen

Als Projektbeteiligte unterstützen die Pat*innen die Realisierung der Parklets manche spendeten Materialien, andere halfen beim Auf- und Abbau, gaben Lagerräume frei, organisierten Transporter, sicherten die für den

Aufbau notwendige Infrastruktur wie Strom, Werkzeug, usw.

Pflegen

Die Broken Windows Theorie (Wilson und Kelling 1982) besagt, dass bereits harmlose Symptome wie ein kaputtes Fenster, später zur Verwahrlosung führen können. Gerade bei Interventionen im öffentlichen Raum mit nicht klar definierten Zuständigkeiten ist mit Vandalismus zu rechnen. Um dem entgegen zu wirken, sollten Missstände schnell behoben werden. Daher hatten die Pat*innen die Aufgabe die Parklets zu pflegen, also z.B. Blumen zu gießen, Müll wegzuräumen, kleine Reparaturen durchzuführen oder größere Beschädigungen zu melden. Darüber hinaus haben manche Pat*innen im Laufe der Zeit die Parklets teilweise dekoriert und weitere Gestaltungselemente angebracht.

Bespielen

Wie jeder andere öffentliche Raum können sich auch Parklets angeeignet werden. Nutzer*innen und Nutzungsarten können dabei variieren und entwickeln sich mit der Zeit. Während einige Parklets ganz ohne Zutun der Projektbeteiligten von der Öffentlichkeit angenommen und ausprobiert wurden, wurden für andere Veranstaltungen durch die Pat*innen kuratiert um für eine Belebung der Parklets zu sorgen. Frei nach dem Motto "Where is food, there is fun" wurden etwa nachbarschaftliche Brunchs oder gar kleine Konzerte gehalten.

Fazit

Nachdem die Parklets wieder abgebaut worden sind, trafen Parklets für Stuttgart sich mit allen Paten und Patinnen

einzelnen um Erfahrungen und Eindrücke auszutauschen. So unterschiedlich die Parklets und die einzelnen Standorte waren, so unterschiedlich waren auch die Anforderungen an die Pat*innen uns so verschieden wurde diese Rolle interpretiert. Manche Parklets mussten intensiver gepflegt werden als andere. Stark frequentierte Parklets nutzten sich stärker ab und es wurde mehr Müll hinterlassen. Einige Pat*innen standen mit ihrem Parklet plötzlich ungewollt in der Schusslinie der Kritik gegenüber dem Projekt. Andere Parklets wurden dagegen derart gut angenommen, dass eine Patenschaft fast obsolet wurde. Im Großen und Ganzen hat sich dabei gezeigt, dass das Pat*innenkonzept gut funktioniert hat und die Pat*innen ihren Aufgaben nachkamen. Dies und die Tatsache, dass es durchaus eine rege Nachfrage gab, an dem Projekt teilzunehmen, zeigt, dass es in der Tat Bürger*innen gibt, die ein Interesse daran haben ihr unmittelbares Umfeld aktiv mitzugestalten (siehe Kapitel 9 Punkt "Bürger*innen wollen Verantwortung für die Stadt übernehmen - wenn die Stadt es zulässt.") Kritik bezüglich des Paten*innenkonzeptes kam im Zusammenhang mit gastronomischen Betrieben auf, für welchen es verschiedene Lösungsmöglichkeiten gibt (siehe Kapitel 9 Punkt "Der Konflikt mit der Gastronomie"). Prinzipiell wird auch bei zukünftigen Parklets die Frage bestehen, wer für sie verantwortlich ist und sozusagen die „Patenschaft“ übernehmen wird (Siehe Kapitel 9 Punkt "Welche Trägermodelle von Parklets sind möglich?"). Die Patinnen und Paten der ersten Parklets in Stuttgart haben jedenfalls Mut und Witz in ihrer Pionierrolle bewiesen

Genehmigungsverfahren

Raphael Dietz

Das Realexperiment Parklets für Stuttgart stellt einen Präzedenzfall in Stuttgart und Deutschland dar, für welchen noch keine Genehmigungsprozedur vorhanden war. Diese musste daher eigens durch das Amt für öffentliche Ordnung entwickelt und gegen rechtliche Anfechtung abgesichert werden. Als Orientierung konnte das Parklet Manual aus San Francisco (San Francisco 2015) und das Genehmigungsverfahren für Parklets der Stadt Wien (Magistrat der Stadt Wien 2015) herangezogen werden. Der Genehmigungsprozess wurde dabei kooperativ zwischen dem Amt für öffentliche Ordnung, dem Städtebau Institut und Parklets für Stuttgart durchgeführt und gestaltete sich in mehreren Schritten.

Vorhabeninformation

Unmittelbar nach Entscheidung zur Durchführung des Realexperimentes wurde das Amt für öffentliche Ordnung mit einer Vorhabenbeschreibung informiert. Auf dem kurzen Dienstweg wurde anschließend das Vorhaben genauer erläutert und ein erstes Konzept fürs Verfahren sowie erste Schritte abgeklärt.

Abklärung Versicherung und Haftung

Das Städtebau Institut klärte die Frage der Versicherung und Haftung. Die Universität Stuttgart trat dabei als Eigenversicherer auf und hätte somit im Falle eines Schadens Dritter gehaftet.

Standortauswahl

Parklets für Stuttgart bereitete eine Liste mit über 30 möglichen Standorten vor, welche dem Amt für öffentliche Ordnung zur ersten Prüfung übermittelt wurde. Anschließend wurde diese Auswahl reduziert und als verbindliche Liste dem Amt für öffentliche Ordnung übermittelt. Diese ließ die Standorte durch die verschiedenen Stellen bewerten und die Verfügbarkeit für den Zeitraum prüfen. Hierdurch entfielen einige Standorte, da für den geplanten Zeitraum zahlreiche Leitungssanierungsarbeiten in Stuttgart anstanden. So schied z.B. der letzte angefragte Standorte im Stuttgarter Osten aus.

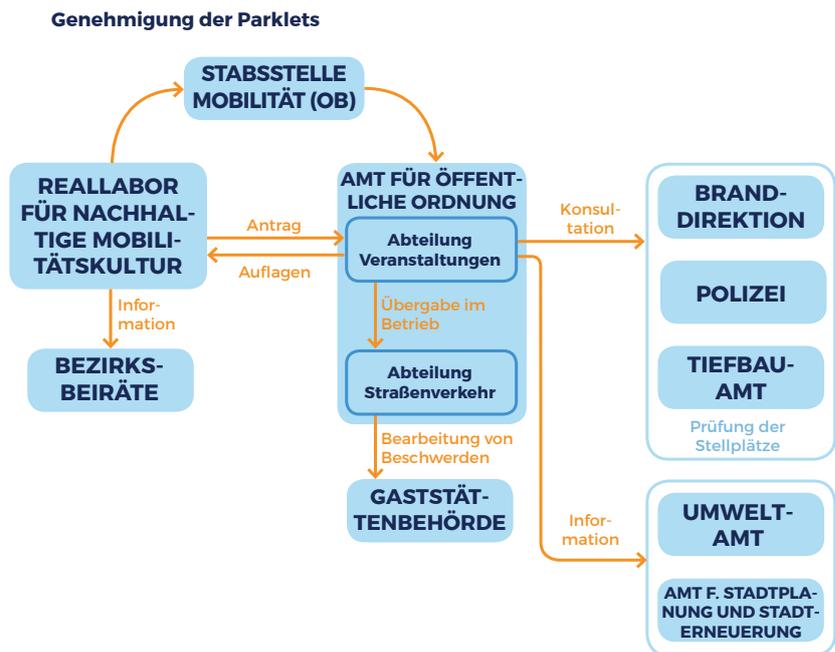


Abb. 13: Genehmigungsprozess

Zweiteilige Genehmigung: Rahmen- und Einzelgenehmigung

Das Amt für öffentliche Ordnung entwickelte ein zweiteiliges Genehmigungsverfahren aus Rahmengenemigung und einzelnen einseitigen Genehmigungen in Steckbriefform für die jeweiligen Standorte. Für die Rahmengenemigung wurde eine rechtliche Begründung erarbeitet und in Abstimmung mit verschiedenen Fachabteilungen der Stadt („Abb. 13: Genehmigungsprozess“ auf Seite 37) die verschiedenen Auflagen formuliert.

Zusätzlich wurde jeder einzelne Standort mittels Laufblatt gesondert genehmigt, um die Einhaltung der Auflagen kontrollieren und in Einzelfällen auf Besonderheiten eingehen zu können. Diese mussten von den Studierenden und den Pat*innen gemeinsam ausgefüllt werden

Formalia + Prozess	Gestaltung
Projektzeitraum	Abmessungen
Zusatzgenehmigung bei Bespielung	Zugänglichkeit
Einrichten Halteverbotszone	Standort
Abfallbeseitigung	Erhalt Gehwegfunktion
Information Polizei	Vermeidung Verkehrsbehinderungen
Anliegerinformation	Vermeidung Störung von Anwohnern
Gebühren	Absturzsicherung zur Straße
Vorbehalt und Widerruf	Brandschutz
	Warnmarkierung zum Verkehr *

Abb. 14: Formalia + Prozess / Gestaltung

* Die Anforderung der Warnmarkierungen zum Verkehr hin waren ursprünglich nicht bestandteil der Genehmigung, sondern wurde nach dem Aufbau der Parklets durch eine zusätzliche Anordnung ergänzt



Abb. 15: Eindrücke vom Aufbau

Kommunikation des Verfahrens

In einem gemeinsamen Termin mit dem Amt für öffentliche Ordnung, Parklets für Stuttgart, Städtebau Institut und den teilnehmenden Studierenden wurde das Verfahren vorgestellt, sowie die einzelnen Auflagen erläutert und begründet. Da die schriftliche Fassung der Genehmigung zu diesem Zeitpunkt noch in Arbeit war, wurde der Termin vom SI protokolliert, um die planungsrelevanten Auflagen schriftlich zu dokumentieren.

Auflagen

Die Auflagen bezogen sich auf die Kategorien Formalia + Prozess sowie die Gestaltung der Parklets und lassen sich wie in Abb. 14 auf Seite 37 zuordnen.

Die Auflagen zielten zum einen darauf ab die Sicherheit und Störungsfreiheit für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner zu gewährleisten. Zum anderen hat-

ten sie formaljuristischen Hintergrund und zielten darauf ab breit zu informieren um Unklarheiten in der Bevölkerung weitestgehend zu vermeiden.

“Die Parklets wurden von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Stuttgart nach § 46 Abs. 1 Ziffer 8 der Straßenverkehrsordnung (StVO) - in Verbindung mit § 32 Abs.1 StVO und § 16 Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG) genehmigt. Dabei wurde der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet. Die Parklets wurden nur vorübergehend aufgebaut und selbst unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohnenden fallen nur wenige Parkplätze weg (in Stuttgart West sind es beispielsweise acht von insgesamt 9.180 öffentlichen Stellplätzen).

Die Größe eines Parklets wurde auf höchstens zwei Parkplätze im Einzelfall beschränkt, um die Zahl der umgenutzten Parkplätze im Interesse der Anwohner möglichst gering zu halten. Die Stadt Stuttgart hat die Genehmigung der Parklets für den oben genannten Zeitraum erteilt, die Universität Stuttgart ist bei den Parklets in der Haftung.”

Antwort der Stadt Stuttgart auf eine gelbe Karte, welche sich nach der Genehmigungsgrundlage erkundigte.



Abb. 16: Nachbesserungen

Begründung der Genehmigung

Die Stuttgarter Parkplätze genießen rechtlichen Schutz, weswegen es einer rechtsfesten Begründung für eine temporäre Umnutzung bedarf. Hierfür wurde das „öffentliche Interesse“ des privaten Parkens gegenüber der Wissenschaftsfreiheit abgewogen und zugunsten der Wissenschaft als das höhere Gut entschieden - vor dem Hintergrund, dass es nur um äußerst geringe Eingriffe in den öffentlichen Raum handelte. Gleichzeitig ist diese Begründung auf eine wissenschaftliche Pilotphase beschränkt und nicht dazu geeignet zivilgesellschaftliche Parklets zu genehmigen. Hierfür müsste ein entsprechender Rechtsrahmen geschaffen werden. Als Ergebnis des Realexperimentes wurde die Stadt Stuttgart vom Bezirksbeirat Mitte dazu aufgefordert einen solchen Rechtsrahmen zu schaffen.

Exkurs: Information Bezirksbeiräte

Raphael Dietz

Für die Genehmigung wurde vereinbart die Bezirksbeiräte der betroffenen Stadtteile schriftlich über das Vorhaben zu informieren. Dieses Vorgehen war dem knappen Projektzeitraum geschuldet. Die Bezirksbeiräte West und Süd wünschten allerdings eine persönliche Vorstellung des Projektes. Um dem Wunsch nachzukommen, wurde kurzfristig eine Powerpoint-Präsentation durch die Gruppe Parklets für Stuttgart und das Städtebau Institut erstellt und in öffentlichen Sitzungen den jeweiligen Bezirksbeiräten durch Parklets für Stuttgart vorgestellt.

Hierbei war zu beobachten, dass dies für die zivilgesellschaftlichen Akteure*innen eine neuartige Situation war, in der eine deutliche Erfahrungsdisparität zwischen den beiden Seiten herrschte. Mit politischer Arbeit und Diskussionskultur unerfahrene Bürger*innen, deren Interesse in einer aktiven Beteiligung an der Stadtgestalt bestand, sahen sich mit erfahrenen Politikakteuren*innen konfrontiert, die versuchten das Projekt je nach Fraktion zustimmend oder ablehnend zu vereinnahmen. Diese Situation kann insbesondere auf unerfahrene aber engagierte zivilgesellschaftliche Initiativen sehr schnell zu Überforderung in der entsprechenden Situation führen. Hinzu kommt, dass sich die zivilgesellschaftlichen Akteure*innen hierdurch von den politischen Gremien abgeschreckt fühlen und versuchen werden zukünftige Initiativen ohne Konsultation der Bürgervertreter*innen zu realisieren, oder ihr bürgerschaftliches Engagement sogar ganz einstellen.



Abb. 17: Eindrücke vom Abbau

Abnahme und Nachbesserungen

Eine Abnahme der Parklets wurde durch das Städtebau Institut vorgenommen und fotografisch dokumentiert. Auf eine formale Abnahme durch das Amt für öffentliche Ordnung wurde daher verzichtet. Bei wenigen Parklets wurden Nachbesserungen angeordnet:

- Parklets Lange Straße und Tübinger Straße: Begrünung zur Straße hin.
- Parklet Ludwigstraße: Absicherung des begrüneten Bereiches.
- Alle Parklets: Markierung mit reflektierender Warnfolie oder Warnbake zur Verkehrsseite hin.

Die Markierung mit reflektierender Folie diente der

Erhöhung der Wahrnehmbarkeit, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese Maßnahme wurde anschließend auch in die Genehmigung für das Parklet Schützenstraße 2017 aufgenommen und stellte sich als sinnvolle Ergänzung der Auflagen heraus, welche bei zukünftigen Parklets direkt in die Designüberlegungen einbezogen werden sollte. Eine Alternative zur teuren Warnfolie stellen Warnbaken dar, wie sie häufig bei Baustellen zum Einsatz kommen. Dies wird beispielsweise in Wien praktiziert.

Fazit

Das Genehmigungsverfahren und die Auflagen erwiesen sich als geeignet und können als Grundlage für ähnlich gelagerte Vorhaben dienen. Die Begrün-

zung bezieht sich jedoch auf die Wissenschaftsfreiheit und ist daher für anderweitig initiierte Parklets nicht verwendbar. Diese muss je nach Kontext ergänzend entwickelt werden.

Die Frage der Haftung und Versicherung war im vorliegenden Fall durch die Universität als Eigenversicherer einfach zu lösen. Dies kann für bürgerschaftliche Parklets allerdings zu einem enormen Hindernis werden. Hier kann ein entsprechendes Angebot durch die Stadt unterstützend wirken. Die Stadt Wien bietet beispielsweise finanzielle Unterstützung an, mit welcher eine Versicherung bei einem assoziierten Versicherungsgeber bezogen werden kann.

Im Sinne einer Förderung von zivilgesellschaftlichem Engagement ist bei Kontakt zu politischen Gremien eine beiderseitige

Sensibilisierung ratsam. Zudem könnte solchen Initiativen eine gezielte Vorbereitung oder beratende Begleitung angeboten werden.

Abbau und Weiterleben der Parklets

Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein

Mit dem internationalen Parking Day 2016, dem 16. September, wurde ein Datum für das Ende des Realexperiments Parklets für Stuttgart festgelegt, welches die Möglichkeit bot durch ein Scale-up noch mal eine erhöhte Sichtbarkeit zu generieren. An besagtem Tag sind die Parklets jedoch - zum Glück für die einen, zum Leid der anderen - nicht direkt verschwunden, sondern wurden über den Zeitraum einer Woche hinweg abgebaut. Es hat sich dabei herausgestellt, dass der Abbau um einiges einfacher ist, als der Aufbau und die einzelnen Parklets binnen weniger Stunden demontiert werden konnten.

Nachhaltigkeit war dem Projekt von Beginn weg ein Anliegen. Diesem Gedanken und dem geringen Budget ist die Wahl der meisten Baumaterialien zuzuschreiben, welche zu großen Teilen aus Recyclingprodukten bestanden. Dieses durch die Witterung oft baufällig gewordenes Konstruktionsmaterial konnte nun wieder mittels Sperrmüll in den Müllzyklus integriert werden. Teilweise konnten noch verwendbare Baumaterialien auch gespendet werden. So konnten etwa dem Verein der Waggonen am Nordbahnhof Material überlassen und einer Unterkunft für minderjährige Flüchtlinge sogar ein ganzes Parklet übergeben werden. Das aus Stahl gefertigte Parklet aus der Kronenstraße ist



Abb. 18: Das Parklet wird für den Wiederaufbau im nächsten Jahr eingelagert



Abb. 19: Das transportable Parklet aus der Kronenstraße wird verschiedenartig genutzt

derart robust und langlebig, dass es bisher nur übergangsweise aus dem öffentlichen Raum verschwunden ist. Die elegante Stahlkonstruktion bietet sich an mit wenigen Anpassungen langfristig im öffentlichen Raum wieder in Erscheinung zu treten. Im

Frühjahr 2017 konnte das Parklet dem Projekt "Stuttgart by Bike"² abgegeben werden, das vorhat, das ehemalige Parklet als Start- und Zielort für angebotene Fahrradtouren in und um Stuttgart zu verwenden.

In der Retrospektive ist das Da-

2 www.stuttgart-by-bike.com (Zugegriffen 18.10.2017)

tum für den Abbau etwas ungünstig gewählt worden, da die Etablierung solcher Pilotprojekte in der Regel über einen Zeitraum erfolgt, der über die drei Monate Standzeit der Parklets hinausgeht. Es hätte sich angeboten die Parklets auch bis in den Herbst hinein stehen zu lassen. Entsprechende Bemühungen um eine Verlängerung scheiterten jedoch daran, dass die Initiative hierzu relativ spät gestartet wurde, viele der Projektteilnehmer*innen zu diesem Zeitpunkt terminlich schon ausgelastet waren und die nötigen Formalitäten somit nicht

mehr rechtzeitig erledigt werden konnten.

Eine Ausnahme stellt hier das Casa Schützenplatz, also das Parklet am Schützenplatz dar. Eine engagierte Gruppe von Anwohner*innen bemühte sich rechtzeitig vor dem Bezirksbeirat von Stuttgart Mitte um eine Verlängerung von vier Wochen und das Parklet wurde bis zum definitiven Ende des Sommers rege genutzt. Später wurde ein Verein gegründet, der sich weiter um eine aktive Mitsprache in der Umgestaltung des Schützenplatzes bemüht.

Das Parklet diente hier als Katalysator und Verortung von guten Ideen vieler engagierter Anwohner*innen welche sich nun in Zusammenarbeit mit dem Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur und der Stadtverwaltung langfristig darum kümmern, dass aus einem kreisrunden Straßenraum wieder ein städtischer Platz werden kann. Das Parklet wurde 2017 wiederaufgebaut und hat nach wie vor seine Heimat auf dem Schützenplatz.

Literatur:

Ford & Zukunftsinstitut GmbH (2015). *Automotive Zeitgeist Studie 3.0. We-Mobility – Die Mobilität der Millennials*. https://www.zukunftsinstitut.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Auftragsstudien/Ford_Automotive_Zeitgeist_Studie_3.0.pdf (Zugegriffen: 18.10.2017)

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.). (2015). *Belebte Freiräume. Öffentlicher Parkraum und alternative Nutzung*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau. https://www.streetlife.wien/wp-content/uploads/sites/4/2017/03/2015_belebte-freiraeume_Folder-MA28.pdf (Zugegriffen: 18.10.2017)

Rast 06 (2008). *Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen - Ausgabe 2006 (Korrigierte Fassung 2008)*. Berlin/Köln: FGSV

San Francisco (2015). *San Francisco - Parklet Manual (2. Aufl.)*. San Francisco: City of San Francisco & Pavements to parks. http://pavementtoparks.org/wp-content/uploads//2015/12/SF_P2P_Parklet_Manual_2.2_FULL1.pdf (Zugegriffen: 18.10.2017)

Wilson, J.Q. & Kelling, G.E. (1982). *Broken Windows. The Police and Neighborhood Safety*. In: *The Atlantic Monthly*. März 1982. 249(3):29-38.



Urbane Straßenräume - ein Plädoyer für Versuche

Gastbeitrag von Susanne Scherz

Die Nutzung und Gestaltung von öffentlichen Räumen - den Straßen und Plätzen einer Stadt - ist ein kontinuierlicher Transformationsprozess, der aus einer gesellschaftlichen Diskussion um Wertvorstellungen erwächst. Kontinuierlich ändern sich die Ansprüche der Nutzer*innen, die Nutzungen selbst und in Folge die Ideen und Vorgaben an die Gestaltung der Räume. Mit dem Reallabor wurden in Stuttgart temporäre Aktionen ermöglicht, die aus dieser gesellschaftlichen Diskussion heraus erwachsen. Insbesondere die seit langem bestehende Diskussion um die Verteilung des öffentlichen Raums im Spannungsfeld zwischen Flächenbedarf für den (ruhenden) Kfz-Verkehr oder Flächen des Aufenthalts bzw. Kommunikationsorten wurde schlicht in Form von Aktionen ‚erprobt‘ und ‚sichtbar gemacht‘. Dem Wunsch nach mehr Fläche für urbane Interaktionen wurde so über eine begrenzte Zeit - als Versuch - realer Raum gegeben.

Planungen, mit denen eine Flächenreduktion für den Kfz-Verkehr einhergehen, sind in der Regel von intensiven Diskussionen möglicher positiver wie negativer Auswirkungen geprägt. Im klassischen Planungsprozess werden diese umfassend analysiert und mit den politischen Gremien sowie projektspezifisch mit Interessensvertreter*innen oder in vielfältigen Formen der Bürger*innenbeteiligung diskutiert. Der tatsächliche Mehrwert oder auch nachträgliche Anpassungserfordernisse werden letztlich mit der Umsetzung ersichtlich. Beispiele für derartige Planungsabläufe

sind zahlreich. Als prominente Beispiele für Stuttgart sind z. B. die Umgestaltung der Tübinger Straße zu einem ‚shared space‘ oder der autofreie Marktplatz in Bad Cannstatt zu nennen. Bei herausgehobenen Projekten werden diese Prozesse bereits heute um das Element des Versuchs bereichert. So wurde z. B. die Sperrung der Hofener Straße zu Gunsten des Radverkehrs mit einem Versuch begleitet und evaluiert. Erst auf dieser Basis wurde der politische Beschluss für eine dauerhafte Lösung getroffen.

Die im Kontext des Reallabors umgesetzten Projekte wie insbesondere die Parklets, die Stäffele Galerie oder das Parkraumwunder gehen einen Schritt weiter. Die Idee der Nutzungen erwachsen primär aus der Stadtgesellschaft; sie werden von den ideengebenden Akteur*innen initiiert und umgesetzt. Als temporäre Nutzungen wird zunächst erprobt, wie Aktionen wirken und diese angenommen werden. Mit dieser Erprobung vor Ort werden bereits Erfahrungen gewonnen - so beispielsweise aus Rückmeldungen von Betroffenen. Einsatzbereiche und ‚Spielregeln‘ können auf dieser Grundlage systemisch weiterentwickelt werden.

Die klassischen Planungs- und Genehmigungsprozesse inklusive der politischen Entscheidungsfindung können daher in mehrfacher Hinsicht von versuchsweisen Nutzungen profitieren, wobei sich die dargestellten Vorteile zu einem fortlaufenden Prozess entwickeln können:

Ein gesellschaftlicher und somit grundlegend bedeutsamer Dialog um die Zukunft urbaner Räume und Stadtquartiere entsteht. Befürworter*innen wie

auch Bürger*innen / Betroffene, für die z. B. Nachteile durch den Entfall von Parkplätzen erwachsen, begeben sich in einen - durchaus kritischen - Dialog mit der Stadtgesellschaft.

Die Aktionen ermöglichen einen ‚Probelauf‘. Mit Blick auf künftige Straßenraumgestaltungen und -nutzungen wird somit nicht nur die Frage nach Art und Umfang ermöglicht. Erprobt wird auch, ob die Ideen einen momentanen Bedarf, einen Trend oder ein konsensuales stadtgesellschaftliches Bedürfnis widerspiegeln.

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Aktionen können aus fachlicher Perspektive nicht nur prognostiziert, sondern analysiert werden. So können Bedarfe besser konkretisiert werden; ‚Spielregeln‘ wie beispielsweise der Umgang mit lärmintensiven oder konkurrierenden Nutzungen können aus Erfahrungswerten spezifisch weiterentwickelt werden.

Letztlich können die bereits durchgeführten Aktionen zu weiterem bürgerschaftlichen Engagement in den Stadtquartieren führen. Der klassischerweise auf einem top down Ansatz basierende Planungs- und Entscheidungsprozess wird um einen bottom up Ansatz bereichert.

Neben diesen Vorteilen ist bei den durchgeführten Aktionen ein weiterer bedeutsamer Themenkomplex ersichtlich geworden, der dem Zusammenwirken von Akteur*innen und Genehmigungsbehörde bzw. Bezirksbeiräten - den politischen Gremien in den einzelnen Stadtbezirken - zuzuordnen ist und sich im formalen Genehmigungsverfahren widerspiegelt:

Bei den Aktionen handelt es sich nicht nur um die Einbringung von Ideen; vielmehr wird und muss von den Ideengeber*innen die Verantwortung für die Aktion, deren Umsetzung, deren Betreuung und schlussendlich auch deren Beendigung übernommen werden. Die ideengebenden Akteur*innen bzw. Bürger*innen müssen sich als verantwortungstragende Partner*innen verstehen, die sich aktiv mit dem Genehmigungsverfahren und bei Konflikten mit eventuellen Auflagen auseinandersetzen. Die Mitarbeiter*innen der Genehmigungsbehörde begleiten daher diese Projekte intensiv, da die Akteur*innen häufig erstmalig mit den Regelungen und Herausforderungen von Sondernutzungen im öffentlichen Raum in Berührung kommen.

Für die Akzeptanz der Aktionen hat sich deren Relevanz für die Stadtquartiere - d.h. für das Leben vor Ort in allen Facetten und mit allen Belangen - als Schlüsselfaktor herauskristallisiert. Insbesondere da die Stadtgesellschaft mit ihren verschiedenen und durchaus konträren Interessen im öffentlichen Raum zusammenkommt, müssen die Aktionen das Potential für einen hohen ‚Quartierswert‘ aufzeigen. Den Bezirksbeiräten und ihrer Beurteilung der Projektideen kommt daher - auf Grund ihrer Funktion und Nähe zu den Stadtquartieren - eine herausgehobene Rolle zu. Im Genehmigungsverfahren fließt diese Beurteilung ein.

Aus Sicht ‚der Verwaltung‘ ist resümierend festzustellen, dass der klassische Genehmigungsprozess mit seinen formalistisch wirkenden Vorgaben den Erfordernissen experimenteller Ideen gerecht wird und praxisgerecht bzw. projektförderlich zur

Anwendung kommen kann. Die Mitarbeiter*innen der Genehmigungsbehörde sind jedoch in ihrem Handeln in hohem Maß auf das konstruktive und verantwortungsvolle Mitwirken der Akteur*innen angewiesen; die Interaktion mit den Akteur*innen stellt daher einen Schlüsselfaktor dar. Die Sichtweise der Akteur*innen auf diese Verfahren und die Interaktion mit ‚der Verwaltung‘ und ‚der Politik‘ kann derzeit nur projektspezifisch eingeschätzt werden. Mit der sich ändernden Rolle der Akteur*innen bzw. Bürger*innen - vom Ideengeber*in zum Projektverantwortlichen - wäre eine systematische Betrachtung über einen längeren Zeitraum durchaus interessant und ggf. synergiebringend.

Die Versuche des Reallabors haben die in der Stadt Stuttgart bereits realisierten Ansätze für Versuche sichtbar um inhaltliche und prozessuale Facetten erweitert. Das entstehende bürgerschaftliche Engagement und dessen Ideenvielfalt ist ein weiterer Impuls für eine stärkere Urbanisierung des städtischen Raums und für die zu führende gesellschaftliche Diskussion. Neue Herausforderungen und Chancen im Zusammenwirken zwischen Stadtverwaltung, Politik und ‚bürokratisch unerfahrenen‘ Akteur*innen sind Teil des Prozesses, dessen Bedeutung aber auch Aufwand nicht vernachlässigt werden darf. In diesem Sinne kann für mehr Versuche plädiert werden. Ob und in welchem Umfang neue Ideen versuchsweise erprobt werden können, hängt aus fachlicher Perspektive in großem Maß von dem erforderlichen Aufwand bzw. Realisierungsmöglichkeiten ab. So werden gesamte Straßenzüge schwerlich probeweise umgestaltet werden können; Ansätze der City-Logistik wer-

den aber beispielsweise zurzeit von der Stadt zur temporären Erprobung vorbereitet. Daher kann und sollte die Möglichkeit von ‚Versuchen‘ weiterhin projektbezogen und zielführend geprüft und genutzt werden. Die möglichen Formen sind vielfältig und erstrecken sich von Formaten der Bürger*innenbeteiligung bis hin zu versuchsweisen Anordnungen von Verkehrsregelungen. Der Umfang zur Nutzung dieser Möglichkeiten hängt letztlich von einer politischen Richtungsweisung und der Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen ab.

Anhang: Genehmigung

Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für öffentliche Ordnung

Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für öffentliche Ordnung, 70161 Stuttgart

STUTTGART 

Hausadresse:
Eberhardstraße 35, Schwabenzentrum
70173 Stuttgart

Ihre Nachricht:
Unser Zeichen:
Bearbeiter/-in:
Zimmer:
Tel. (07 11) 2 16-
Fax (07 11) 2 16-
E-Mail:
Datum:

Genehmigung für Parklets im öffentlichen Verkehrsraum

Sehr geehrter Herr

für die Einrichtung von sog. Parklets an insgesamt zwölf Stellen (Anlage 1) in der Stuttgarter Innenstadt erhält die Universität Stuttgart, Institut für Städtebau gemäß §§ 46 Abs. 1 Nr. 8 i. V. m. 32 Abs. 1 StVO und § 16 Abs. 1 und 6 Straßengesetz Baden-Württemberg unter den nachfolgenden Auflagen und Bedingungen eine Ausnahmegenehmigung:

1. Die Einrichtung der Parklets wird einschließlich Auf- und Abbau befristet von 20. Juni 2016 bis 17. September 2016 und stets widerruflich genehmigt. Für jedes Parklet wird eine Einzelbestätigung erteilt. Die Bestätigung in Bezug auf die jeweiligen einzelnen Parklets und eventuelle Auflagen, die sich auf einzelne Parklets beziehen, sind Teil der Genehmigung.
2. Ein Parklet darf in der Regel eine Länge von 5 m und eine Breite von 2,30 m nicht überschreiten (Umfang ein Parkplatz), ausnahmsweise ist die Inanspruchnahme von höchstens zwei Parkplätzen gestattet (10 m X 2,30 m). Aufbauten, Einrichtungen, Bepflanzungen usw. der Parklets dürfen nicht in die Fahrbahn hineinragen. Die Lage der Parklets ergibt sich aus der Anlage.
3. Die Andienung, Wartung und Pflege der Parklets ist ausschließlich von der Gehwegseite her gestattet. Der fließende Verkehr darf nicht behindert werden. Für die Auf- und Abbauarbeiten darf vorübergehend für höchstens einen Tag ein weiterer Parkplatz in Anspruch genommen werden.

Sprechzeiten:
Mo bis Fr 8:30 - 13:00 Uhr
Do 14:00 - 15:30 Uhr

Sie erreichen uns mit:
☉ bis Haltestelle Stadtmitt
☒ ☒ und ☒ bis Haltestelle
Rotebühlplatz (Stadtmitt) oder Rathaus
☒ Behindertenparkplatz Tiefgarage Schwabenzentrum

Anhang 1: Genehmigung für Parklets im öffentlichen Verkehrsraum

- 2 -

4. Die Parklets sind nicht erlaubt vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, auch wenn dort Parkplätze eingerichtet sind.
5. Bei den Auf- und Abbauarbeiten sowie bei der Nutzung der Parklets sind Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer, z. B. durch die Schaffung von Engstellen, zu vermeiden. Es ist eine Restgehwegbreite von 1,50 m zu gewährleisten.
6. Aufbauten, durch die Sichtbehinderungen entstehen, sind untersagt, soweit die Behinderungen über die verkehrsüblichen Sichtbehinderungen durch einen Kleintransporter hinausgehen. Dies ist insbesondere bei Aufbauten über 1,80 m Höhe anzunehmen, soweit die Aufbauten nicht durch offene Bauweise sichtdurchlässig gestaltet sind.
7. Aufbauten und Nutzungen, die geeignet sind, den Verkehr abzulenken, zu behindern oder zu gefährden, sind untersagt. Dazu gehören insbesondere Lichteffekte, Blendeffekte und andere vergleichbare Effekte und Einrichtungen. Ebenso sind Effekte und Einrichtungen verboten, die geeignet sind, Gefährdungen oder Störungen für Anwohner oder Angrenzer hervorzurufen, z. B. Lichteffekte, die in Wohnungen strahlen oder die Verwendung lautverstärkender Mittel.
8. Soweit bei einzelnen Parklets Mitmachaktionen geplant sind, die sich an eine größere Anzahl von Mitwirkenden oder Zuschauern wenden, ist jeweils eine Einzelgenehmigung einzuholen.
9. Bei Aufbauten, die über dem Straßenniveau liegen und die dazu bestimmt sind, von Personen betreten zu werden, ist zur Straßenseite hin eine geeignete Absturzsicherung anzubringen.
10. Für die Aufbauten sind ausschließlich Stoffe und Materialien zu verwenden, die nicht leicht entflammbar sind.
11. Auf in Anspruch genommenen Parkflächen ist spätestens 72 Stunden vor Beginn der Aufbauarbeiten Zeichen 283 (Halteverbot) aufzustellen, soweit nötig auch für einen weiteren Parkplatz für die Dauer der Auf- und Abbauarbeiten gemäß Ziffer 3. Auf einem Zusatzschild ist zudem darauf hinzuweisen, ab wann das Halteverbot wirksam wird.
12. Abfälle, die durch die Nutzung des Parklets entstehen, sind unverzüglich zu beseitigen.
13. Das zuständige Polizeirevier ist über die Lage, die Einrichtung des Parklets und einen Ansprechpartner bei Beschwerden, Beschädigungen usw. zu unterrichten.
14. Die Anwohner und Anlieger des Parklets sind rechtzeitig vor der Einrichtung auf geeignete Weise zu informieren.
15. Weitere Auflagen, insbesondere auch in Bezug auf einzelne Parklets, bleiben vorbehalten.
16. Bei Verstößen gegen Auflagen und Nebenbestimmungen oder bei Gefährdungen für den Verkehr, die von einem Parklet ausgehen, kann die Genehmigung in Bezug auf dieses Parklet, bei wiederholten Verstößen auch die gesamte Genehmigung widerrufen werden.
17. Der Bescheid ergeht gebührenfrei, da die Universität Stuttgart gebührenbefreit ist. Auf die Festsetzung von Sondernutzungsgebühren wird im öffentlichen Interesse (Forschungsvorhaben) verzichtet.
18. Die sofortige Vollziehung für die Nebenbestimmungen 1 bis 14 sowie die Auflagen in der Einzelbestätigung für die einzelnen Parklets wird angeordnet, d. h. die Auflagen und Nebenbestimmungen sind auch dann einzuhalten, wenn Sie Widerspruch gegen eine oder mehrere Auflagen einlegen.

Begründung:

Das Städtebauinstitut der Universität Stuttgart plant im Rahmen eines sog. Reallabors an 11 Stellen in den Stadtbezirken Mitte, Süd und West sog. Parklets als Semesterarbeiten von Studierenden einzurichten und anschließend die Wirkung/Auswirkung der Parklets auszuwerten.

Nach § 32 Abs. 1 StVO ist es verboten, Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr erschwert wird. Dies ist bei den Parklets der Fall, da die widmungsgemäße Nutzung als Parkplatz vorübergehend nicht mehr möglich ist.

Die Entscheidung über die Ausnahmegenehmigung steht im Ermessen der Behörde. Dabei ist das Interesse der Anwohner an der Nutzbarkeit von Parkplätzen in einem Bereich wie der Stuttgarter Innenstadt, in dem gerade für Anwohner zu wenige Parkplätze zur Verfügung stehen, genauso zu berücksichtigen wie das Interesse der Universität Stuttgart an der Möglichkeit, wissenschaftlich auch im öffentlichen Raum arbeiten zu können. Bei der Entscheidung ist außerdem die hohe Bedeutung der Wissenschaftsfreiheit zu beachten, die als Grundrecht gewährleistet ist.

Da die Parklets nur vorübergehend aufgebaut werden und selbst unter Berücksichtigung der Anwohnerinteressen nur wenige Parkplätze wegfallen, fällt die Abwägung zugunsten der Universität Stuttgart aus. Dabei fällt auch ins Gewicht, dass derartige Forschungsvorhaben im öffentlichen Interesse liegen, weil deren Erkenntnisse Grundlage für städtebauliche Entscheidungen sein können. Dem Interesse der Anwohner wird jedoch durch den Widerrufsvorbehalt Rechnung getragen, da es dadurch möglich ist, auf besondere Lagen, die nachträglich entstehen, aber der Einrichtung eines Parklets an einer bestimmten Stelle entgegenstehen würden, kurzfristig zu reagieren. Außerdem wird die Größe der Parklets auf höchstens zwei Parkplätze im Einzelfall beschränkt, um die Zahl wegfallender Parkplätze im Interesse der Anwohner möglichst gering zu halten.

Um die Einrichtung der Parklets zu ermöglichen, sind andererseits die genannten Auflagen erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Insoweit ist die Wissenschaftsfreiheit nicht schrankenlos, sondern findet ihre Grenzen insbesondere dort, wo die allgemeine Handlungsfreiheit einer Vielzahl von Verkehrsteilnehmern oder die Verkehrssicherheit an sich gefährdet oder zumindest stark eingeschränkt ist. Ebenso sind Beschränkungen notwendig, um die Gefährdungen oder Störungen für Anwohner und Angrenzer zu verhindern. Dies gilt insbesondere für alle Einrichtungen, Effekte usw., die geeignet sind, Störungen hervorzurufen, die sich in den Wohnungen oder Geschäftsräumen auswirken, insbesondere Abstrahlungen mit Licht oder Lärm. Die Information für Anwohner, Angrenzer und der Polizei dient dazu, mögliche Konfliktpunkte bereits frühzeitig auszuräumen oder es der Polizei zu ermöglichen, auf konkrete Beschwerden zu reagieren.

Die Auflagen sind geeignet, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Störungen oder Gefährdungen für die Anwohner und Angrenzer zu verhindern. Die Auflagen entsprechen insbesondere der Vorgabe, dass von den Parklets grundsätzlich keine größere Stör- oder Gefährdungswirkung ausgehen darf als bei der bestimmungsgemäßen Nutzung des Parkplatzes durch Fahrzeuge. Die Auflagen sind insoweit auch erforderlich, um eine Erhöhung der Gefahren für oder durch den Straßenverkehr über das übliche Maß hinaus zu verhindern. Die Auflagen waren im Wesentlichen im Voraus mit den Studierenden bzw. dem Institut für Städtebau abgestimmt, so dass die Studierenden in deren Rahmen planen konnten. Die Wissenschaftsfreiheit wurde dadurch nicht mehr eingeschränkt als notwendig. Deshalb sind die Auflagen auch verhältnismäßig im engeren Sinn.

Der Widerrufsvorbehalt bei Verstößen gegen diese Verfügung ist erforderlich, um bei Verstößen rasch die Verkehrssicherheit wiederherstellen zu können. Der Auflagenvorbehalt dient dazu, auf unvorhersehbare Entwicklungen reagieren zu können.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung erfolgte, weil die Parklets bereits ab 20. Juni 2016 aufgebaut werden sollen und deshalb mit der

- 4 -

Durchsetzung der Auflagen nicht bis zum Abschluss eines Rechtsmittelverfahrens gewartet werden kann. In der Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an der Durchsetzung von Auflagen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit hat Ihr Interesse, die Parklets ohne Einschränkungen betreiben zu können, zurückzutreten.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Landeshauptstadt Stuttgart mit Sitz in Stuttgart zu erheben. Die Frist wird auch durch Einlegung des Widerspruchs beim Regierungspräsidium Stuttgart mit Sitz in Stuttgart gewahrt.

Das Verwaltungsgericht Stuttgart mit Sitz in Stuttgart kann gemäß § 80 Abs. 5 VwGO auf Antrag die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs ganz oder teilweise anordnen bzw. wiederherstellen. Der Antrag ist schon vor Erhebung der Anfechtungsklage zulässig.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen: Einzelgenehmigungen



6. Parklets in Stuttgart

Studierende, Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein, Raphael Dietz

Im folgenden Kapitel werden die elf Parklets einzeln dargestellt und beleuchtet. Die Texte stammen zum Teil aus den Federn der Studierenden welche im Rahmen des Entwurfsprojekt "Stadt-raum, Stauraum, Lebensraum" an der Fakultät 1 für Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart die einzelnen Parklets nicht nur entworfen und gebaut, sondern sich auch intensiv mit dem jeweiligen Standort und Pat*innen auseinandergesetzt haben.

Einen Teil der Abgabeleistung beinhaltete die Dokumentation des jeweiligen Parklets, in Form von analytischen Zeichnungen und Texten zu Standort, Entwurfskonzept sowie Nutzung und Reaktionen. Genauso vielseitig und unterschiedlich wie die Studierenden selbst waren schließlich auch diese einzelnen Abgaben. Da sich die einzelnen Dokumentationen in der Qualität stark unterscheiden, beziehungsweise teilweise wichtige Aspekte nicht darstellen, wurden die Texte von den Betreuenden zu großen Teilen ergänzt und in eine einheitliche, thematisch geordnete und somit vergleichbare Struktur gebracht.

Die Standortanalyse fungierte bei jedem Parklet als Ausgangspunkt für die Konzeptentwicklung. Ein tiefer Einblick in die Eigenschaften des Quartiers, des Umfelds, des Straßenraums und der Besonderheiten des öffentlichen Lebens bildeten die Basis für das Nutzungs- und Gestaltungskonzept jedes Parklets. Als Informationsquellen für die im Punkt Nutzung und Reaktionen dargelegten Aussagen dienen die vor und während der Testphase von den Studierenden, sowie am Ende der Testphase von Kristin Lazarova und Basil S. Helfenstein durchgeführten Beobachtungen nach dem Vorbild der Public-Life-Studies von Jan Gehl (Gehl, Svarre 2013), die nach

dem Projekt geführten Interviews mit den Pat*innen, sowie die im Laufe des Projektes gesammelten Feedback-Mails und Medienreaktionen.

Parklets West

Im Stadtbezirk Stuttgart West fanden sich fünf Parklets auf relativem konzentriertem Raum in unmittelbarer Nähe zur Schwabstraße. Der quartiersbezogene städtebauliche Kontext ist für diese Parklets daher recht einheitlich, weshalb er an dieser Stelle zusammenfassend angegeben wird. In den Abschnitten zu den einzelnen Parklets werden unter „Standort“ dann nur die jeweiligen Spezifika beschrieben. Die Parklets in den Bezirken Süd und Mitte weisen dagegen größere Unterschiede bezüglich der Quartiere auf. Bei diesen Parklets wird daher auf die Zusammenfassung verzichtet und der Quartierskontext in den jeweiligen Abschnitten mitberücksichtigt.

Die besagten Parklets befinden sich in der Kessellage des Stuttgarter Westens, welche sich durch einen gründerzeitlichen, schachbrettartigen Stadtgrundriss mit größtenteils fünf bis sechs geschossiger Blockrandbebauung und historischem Bauwuch (Gebäudeabständen) auszeichnet. Die relativ langen Straßenzüge entstanden somit vor Verbreitung des PKWs, sind heutzutage stark zugesperrt und bieten wenig Aufenthaltsqualität. Abgesehen von den großen Waldflächen, die verwaltungstechnisch zum Bezirk gehören, ist der Westen eines der am dichtesten besiedelten Gebiete Deutschlands. Dies schlägt sich in einem hohen Versiegelungsgrad, einer starken Nachverdichtung der Blockinnenhöfe sowie einem Mangel an Grünflächen nieder. Zudem führen hohe Bevölkerungsdichte und historische Straßenraumdimensionierung

zu einem hohen Parkdruck. Der Stuttgarter Westen ist daher auch der erste Bezirk der Stadt, in dem das Parkraummanagement eingeführt wurde.

Es handelt sich um ein mischgenutztes Gebiet mit deutlichem Wohnanteil, das aber auch zahlreiche Arbeitsplätze bietet. Die Erdgeschosszonen, sind partiell mit Gewerbe wie Gaststätten, Dienstleistern oder Geschäften versehen. Die Nahversorgung im gesamten Gebiet ist daher problemlos fußläufig gewährleistet. Soziale Einrichtungen sind beispielsweise mit dem Stadtteilzentrum West, der Schwab- und Friedensschule, Kinderbetreuungseinrichtungen, einer Sporthalle sowie kirchlichen Einrichtungen ebenfalls im Gebiet vorhanden und runden das Angebot ab.

Die Schwabstraße nimmt in diesem Zusammenhang die Rolle einer Schlagader des Gebiets ein und die EG-Zone ist hier durchgängig kommerziell genutzt. Gleichzeitig hat sie aber auch eine hohe verkehrliche Bedeutung für PKW, Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen, da sie Stuttgart Süd und West verbindet und ist dementsprechend stark befahren. Trotz Lärm und Autoverkehr hat die Straße das Potential, auch für Fußgänger*innen attraktiv und urban zu sein. Als öffentliche Freiflächen sind der, durch die Schwabstraße zerschnittene Bismarckplatz, die Elisabethenanlage sowie die Freiflächen und Spielplätze um das Stadtteilzentrum herum, schnell erreichbar. Karlshöhe und Feuersee und der etwas weiter entfernte Leipziger Platz liegen ebenfalls noch in Reichweite.

Mit Bus, U-Bahn und S-Bahn ist das Gebiet hervorragend an den ÖPNV angeschlossen. Stationäre Bike- und Carsharing sowie Freefloating Carsharing-Angebote sind im Gebiet vorhanden und machen eine alternative Mobilität möglich.



Parklet Gutbrodstraße 7 - „Naturlandschaft“

Gestaltung und Realisierung: Felix Haussmann, Nikos Sousanis

Paten: Friseursalon „Haargut“ und Tragetuch- und Stoffwindelladen „Silberfaden“

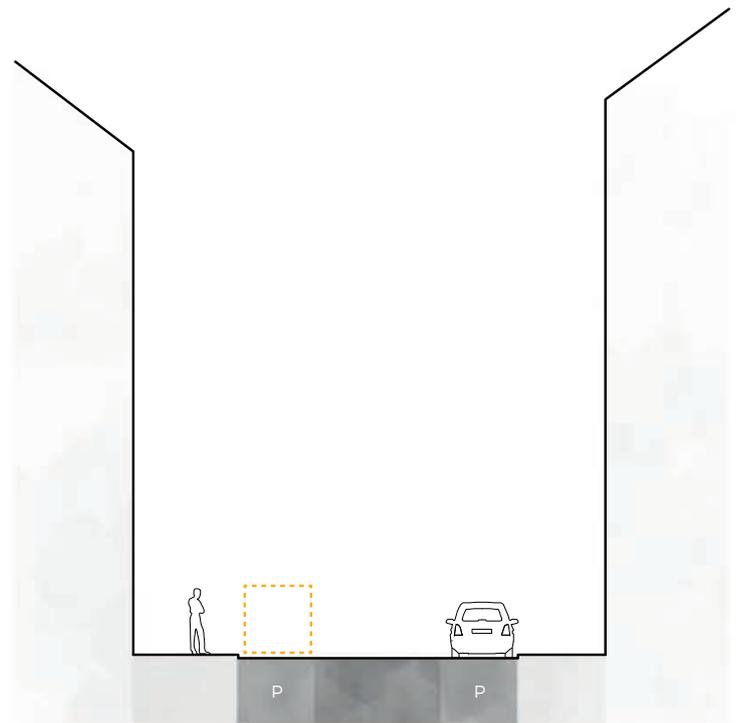
Das Parklet in der Gutbrodstraße entstand auf zwei Parkplätzen vor den Gebäuden Nr. 7 und 9, welche durch eine Ausfahrt voneinander getrennt sind. Dank einer schlüssigen Formensprache war es jedoch als eine zusammengehörende Konstruktion erkennbar. Die Vertreter*innen beider Pat*innen zeigten bereits in der ersten Entwurfsphase großes Interesse daran, gemeinsam einen öffentlichen Raum zu gestalten, welcher sowohl für ihre jeweiligen Kund*innen, als auch für das Quartier eine angenehme Aufenthaltsqualität schaffen sollte.

Standort

Im betrachteten Straßenabschnitt der Gutbrodstraße finden sich überwiegend Wohnbauten und nur vereinzelte Geschäfte, welche somit eine deutliche Präsenz im Straßenbild erzeugen.

Der Straßenabschnitt dient vor allem der Erschließung für die unmittelbaren Anlieger, lässt sich daher als Wohnstraße kategorisieren und ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Die Straßenbreite hat einen Querschnitt von ca. 12,5 m, wobei an beiden Seiten jeweils ca. 2,5 m auf den Bürgersteig und die restlichen 7 m auf die Fahrbahn entfallen. Das sich hieraus ergebende Verhältnis Fußgänger zu PKW zu Fußgänger*innen liegt unterhalb der durch die RAST 06 angestrebten Proportion (RASt 06, S.11). Die Fahrbahn selbst ist wiederum durch beiderseitiges Längsparken untergliedert, welches nur an Ausfahrten unterbrochen wird. Zum Aufenthalt geeignetes öffentliches Stadtmobiliar, Grünflächen oder Bäume finden sich in diesem Abschnitt der Gutbrodstraße nicht, die Fläche ist daher zu 100% versiegelt.

Die Verkehrsbelastung ist vergleichsweise niedrig, auch



Situation	3m 22%	8m 59%	2,5m 18,5%
Empfohlen nach RASt 06	30%	40%	30%

Abb. 20: Straßenquerschnitt der Gutbrodstraße

Tempoüberschreitungen sind bei den Beobachtungen kaum aufgefallen. Tatsächlich verringern die meisten PKW an den Kreuzungen sogar das Tempo. Gelegentlich wurde beobachtet, dass ein Auto auf Höhe des Friseursalons stoppt, um sich davor aufhaltende Mitarbeiter*innen oder Bekannte zu grüßen. Anfangs wurde in Gesprächen mit den Anwohner*innen festgestellt, dass die Bewohner*innen und Besucher*innen des Quartiers den Straßenraum vor allem als reine Verkehrsfläche ansehen. Die beiden Bänke vor dem Friseur „Haargut“ und dem „Silberfaden“ boten bis zur Einweihung der Parklets die einzige öffentliche Sitzgelegenheit in der Straße, die allerdings nur von den Kunden*innen der beiden Läden genutzt wurde.

Der Straßenraum vor dem Friseur ist daher auch der belebteste Ort im betrachteten Abschnitt der

Gutbrodstraße. Auffällig ist, dass sich viele Nachbar*innen entweder vom Sehen oder durch ein Gespräch vor dem Friseur bereits kennengelernt hatten. Diese Begegnungen waren auch anderswo auf der Straße zu beobachten, allerdings mit einer geringeren Dauer und Qualität.

Konzept

Zwei Wände an beiden Seiten dienen als räumliche Trennung zum Straßenraum, eine durchlaufende Welle vom einen zum anderen Parklet bietet Platz zum Sitzen. Der rechte Teil beinhaltet einen Barfußgarten, der linke eine Liegefläche und Fahrradstellplätze. Dieses Parklet zeichnet sich dadurch aus, dass ihm zwei Paten zur Seite standen. Ein grüner Quartiertreffpunkt soll entstehen.

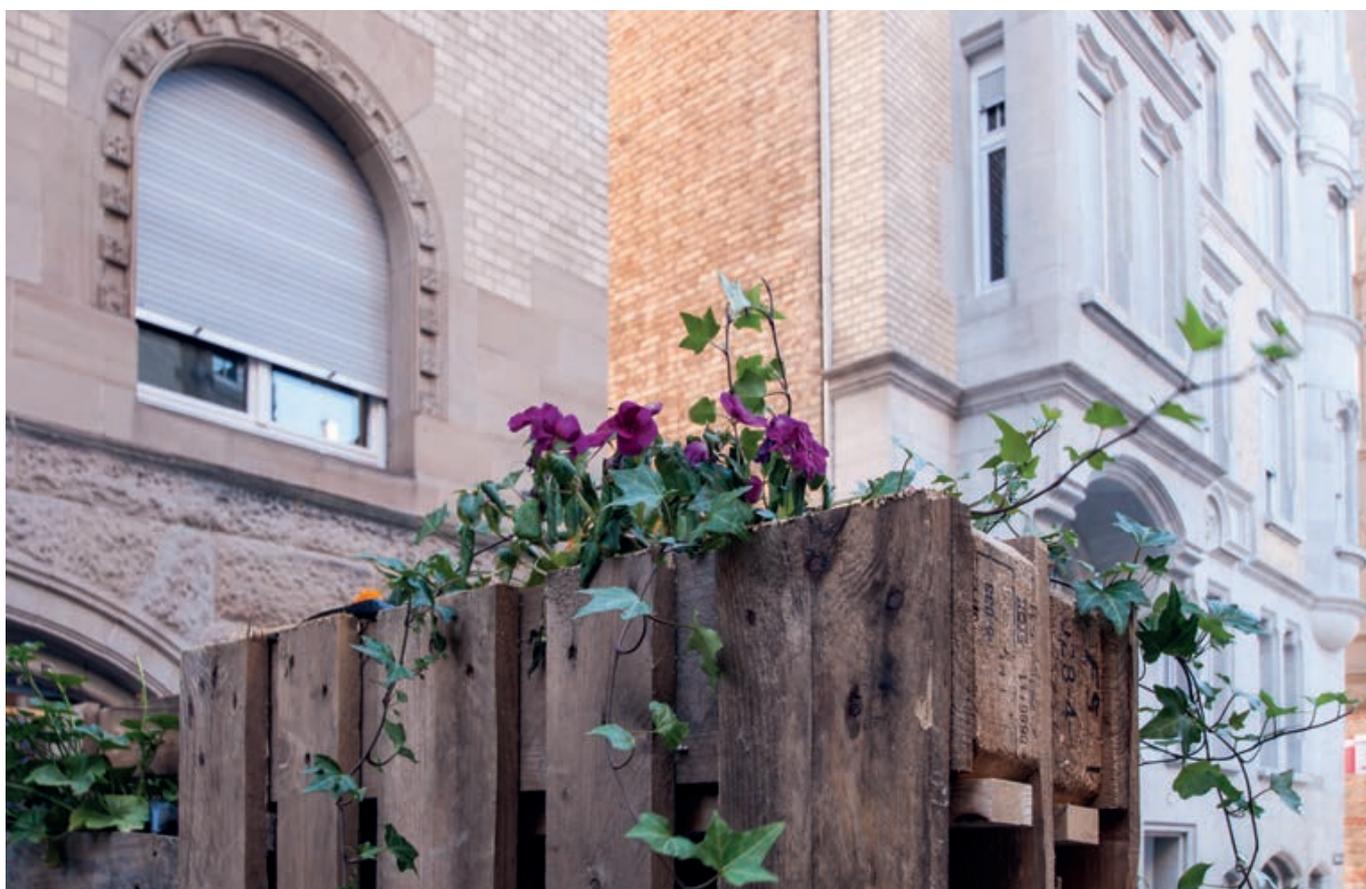


Abb. 21: Die grüne Wand bringt Farbe in die Straße

Das Konzept sieht vor, beiden Stellplätzen ein eigenes Thema zu geben, sie aber darüber hinaus im Erscheinungsbild räumlich zu verbinden.

Zwei hohe, grün bewachsene Wände aus Paletten an den Seiten dienen als Klammer und Abgrenzung zum Straßenraum. Eine blaue Welle aus lackierten Holzwerkstoffen verknüpft die beiden Elemente und bildet gleichzeitig eine Sitz- und Liegelandchaft, welche zum Verweilen einlädt. Boden und Unterkonstruktion für die Sitzfläche sind aus recycelten Türblättern gefertigt, ebenso ein durchlaufendes Randelement, welches das Parklet zur Straße hin absichert. Weiter beinhaltet das Parklet eine kleine Rasenfläche vor dem "Silberfaden" sowie einen Fahrradständer vor dem "Haargut".

Nutzung und Reaktionen

Die Beobachtungen zeigten, dass das Parklet sowohl von jungen Leuten als auch von Arbeitstätigen - meistens nach dem Feierabend - sowie von Senioren*innen, Kindern und ihren Eltern genutzt wurde.

In sieben durch die Studierenden durchgeführten Messungen kam ein Nutzerschnitt von 4,42 Besuchenden pro Stunde zustande, wobei zu beachten ist, dass nur nach Feierabend gemessen werden konnte. Es wurde beobachtet, dass die Hemmschwelle sich zu setzen, sank, wenn sich schon andere Personen auf dem Parklet niedergelassen hatten. Der Durchschnittsaufenthalt betrug dabei ca. 10-15 Minuten.

Tagsüber wurde das Parklet meist von den Kund*innen der beiden Läden genutzt. Während Beratungsgesprächen im "Silberfaden" warteten zum Beispiel häufig Männer auf dem Parklet.

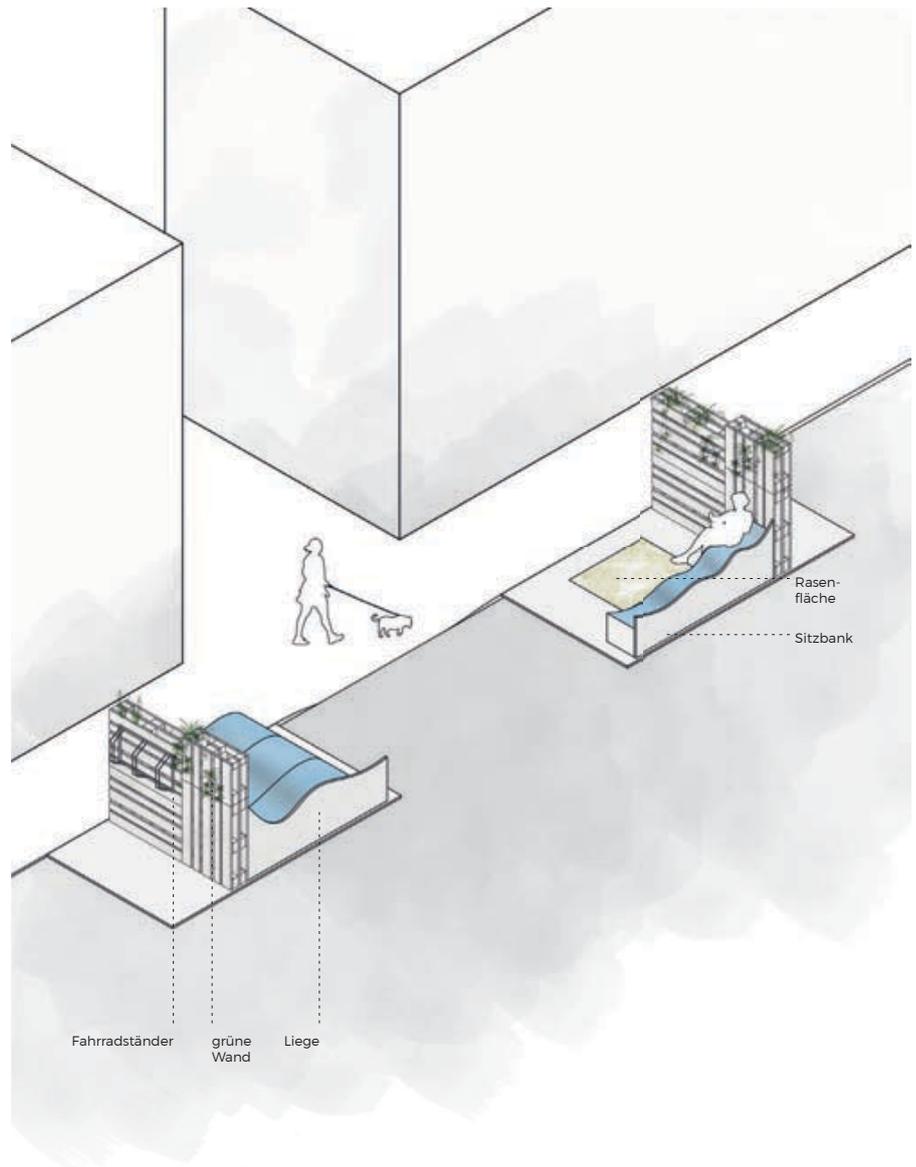


Abb. 22: Naturlandschaft



Abb. 23: Das Parklet erweitert die Fahrradinfrastruktur

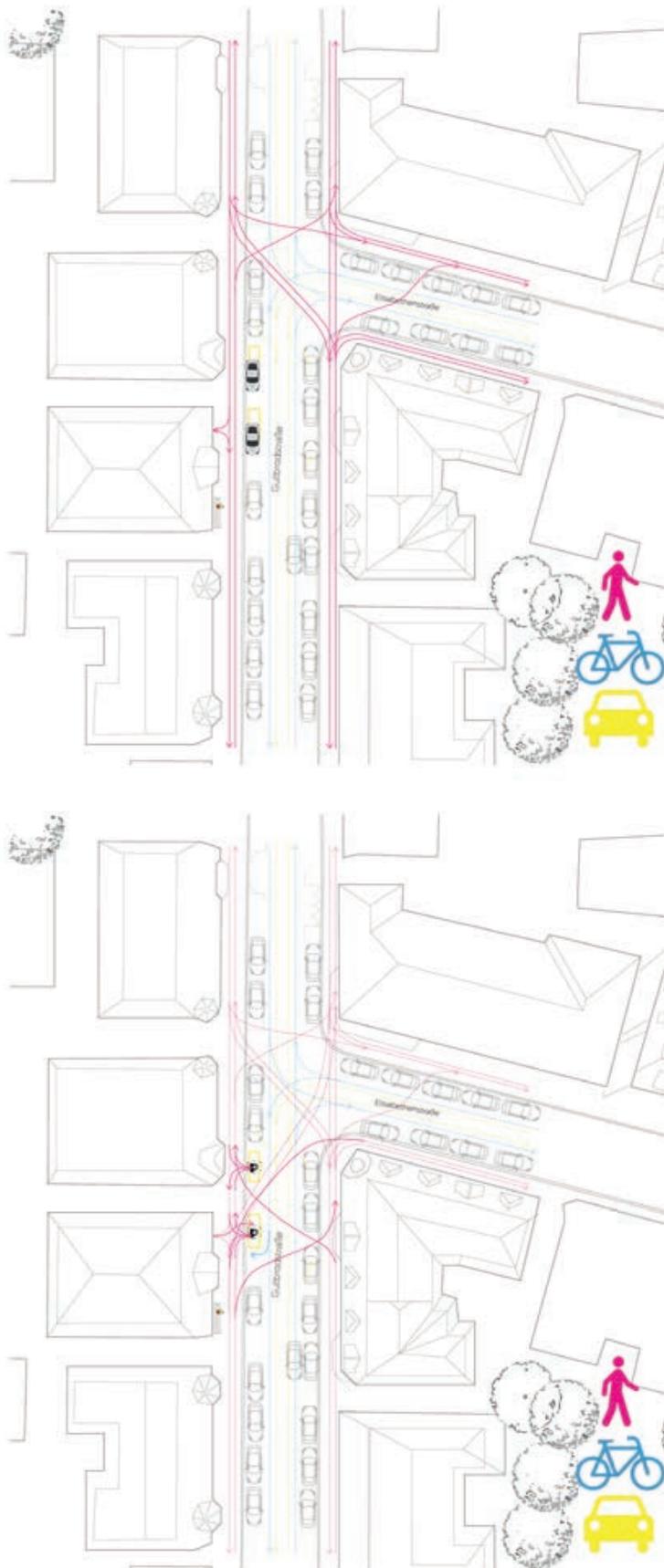


Abb. 24: Bewegungsmuster in der Gutbrodstraße ohne und mit dem Parklet

Ähnlich verhielt es sich beim Friseur. Hier konnte beobachtet werden, dass Kund*innen des Öfteren mit einem Kaffee oder Bier draußen warteten, bis sie an der Reihe waren.

Abends traf man gelegentlich einige Anwohner*innen auf dem Parklet. Vor allem junge Menschen nutzten es als Treffpunkt. Es konnten auch mehrere Leute beobachtet werden, die auf dem Parklet auf andere Personen warteten.

Bei den Beobachtungen fiel zudem auf, dass das Parklet insbesondere als Kinderspielplatz sehr gut angenommen und rege genutzt wurde. Die Kinder waren während der Beobachtungsphase genauso begeistert wie am ersten Tag. Sie verwendeten die blauen Sitzflächen als Rutsche oder Hügellandschaft für Spielzeugautos und die Rasenfläche als Spielfläche. Zudem wurden immer wieder neue Kreidezeichnungen auf dem Gehweg und im Zwischenraum der beiden Parklets, dokumentiert.

“Großartig. Sitzen vor Haargut, Kinder spielen seit einer Stunde Schiff im Parklet. Die Stadt gehört wieder ein bisschen mehr den Menschen. Spielplätze sind schön, aber mitten im Leben zu sein und Kaffee zu trinken ist nochmal ein anderes Lebensgefühl.”

- ein Parklet-Nutzer teilt seine Erfahrungen per Mail mit.

Man konnte eine klare Aneignungsstrategie beobachten. Beim Vorbeilaufen blieben Kinder vermehrt bei dem Parklet stehen. “Ich will da sitzen” - sagte ein dreijähriges Kind zu seiner Mutter beim Vorbeilaufen. Die Eltern folgten dem nach und so eigneten sich nach den Kinder auch die Erwachsenen schrittweise das Parklet an.

Ein Problem, welches den Studie-

renden gegenüber oft angesprochen wurde, war die Gestaltung und der Zustand des Parklets. Teilweise verwelkten die Pflanzen, insbesondere innerhalb der Urlaubszeiten der Pat*innen, da sie in diesem Zeitraum keine Pflege erfuhren. Die verwendeten Recyclingmaterialien und Holzwerkstoffe litten trotz Lackierung unter wiederkehrendem Regen und wiesen mit zunehmender Standzeit Schäden auf. Gegen Ende der Projektlaufzeit waren die Kanten der verwendeten Werkstoffe schließlich soweit auseinander gegangen, dass sich besorgte Eltern per Mail an das Parklet-Team wandten, da sie Verletzungsgefahr fürchteten. Die Kanten wurden daraufhin umgehend versiegelt und die größten Schäden ausgebessert. Im Laufe der Zeit wurde zudem ein Sonnenschirm von einem ansässigen Handwerker montiert, welcher die Aufenthaltsqualität zusätzlich steigerte.

Eine Veränderung des Fahrverhaltens der Autofahrer wurde durch die Studierenden nur in geringem Maße beobachtet. Die Autofahrer*innen fuhren weder schneller noch langsamer. Zu Beginn fuhren lediglich manche Autos sehr langsam am Parklet vorbei, um die neue Situation zu überblicken. Der Fahrradständer auf dem Parklet wurde einige Zeit nicht in Anspruch genommen. Nach fast zwei Monaten konnten die Studierenden das erste abgeschlossene Fahrrad beobachten. Der Gehweg füllte sich immer mehr mit Fahrrädern und Kleinkrafträdern, was auf die steigenden Temperaturen zurückzuführen war. Aus den eigenen Beobachtungen ist festzustellen, dass Fußgänger*innen die Straße meistens auf der Höhe des Parklets überquerten, oder dort, wo es keine parkenden Autos gab.



Abb. 25: Eröffnung des Parklets

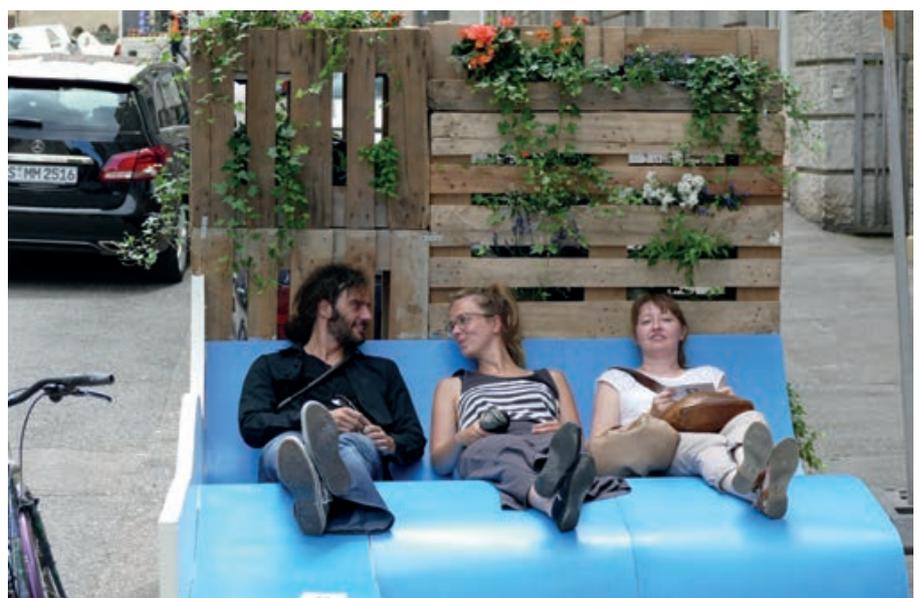


Abb. 26: Die Wellenform lädt zum Liegen ein

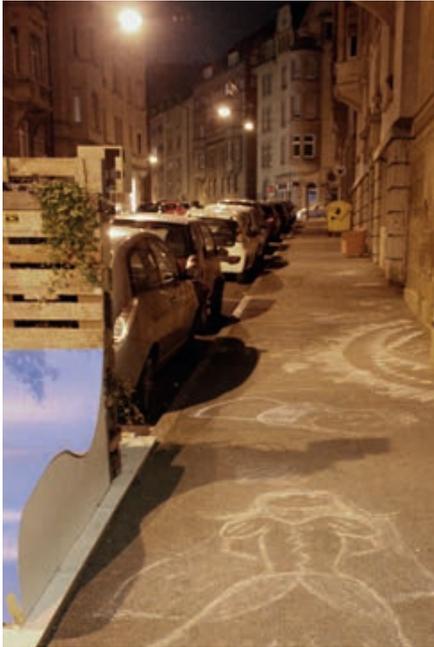


Abb. 27: Kinderzeichnungen direkt neben dem Parklet zeugen von erhöhtem Sicherheitsgefühl

Die Studierenden bemerkten, dass Gegner*innen und Befürworter*innen des Projekts gleichermaßen die unzureichende Parkfläche und den teuren ÖPNV kritisierten. Auch der Besitz eines eigenen Autos in der Stadt wurde rund um das Parklet diskutiert. Meist endeten die Diskussionen in der Aussage, dass es unzureichende Angebote der Stadt gäbe, um das Parkproblem nachhaltig zu lösen. Einige Autofahrer*innen sprachen sich zum Beispiel für eine Citymaut aus, mit der dann der ÖPNV subventioniert werden könnte. Die einzelnen Argumente werden im Kapitel 8 näher beleuchtet.

Erkenntnisse

Die Eroberung des Parklets durch Kinder, sowie die beobachteten Kreidezeichnungen auf dem, von der Straße getrennten Gehwegabschnitt, weisen darauf hin, dass durch das Parklet in diesem Bereich der Straße ein erhöhtes Sicherheitsgefühl geschaffen wurde. Das Fallbeispiel zeigt damit, wie mit einem relativ kleinen Einschnitt für den ruhenden Ver-

kehr, soziale und grüne Räume geschaffen werden können und der Straßenraum um zusätzliche Funktionen erweitert werden kann. Diese Punkte entsprechen dem gegenwärtig verbreiteten Planungsziel der „complete streets“ - komplette Straßen - die Raum für alle Verkehrsteilnehmer bieten.

In Hinsicht auf die Gestaltung hat sich gezeigt, dass die Positionierung flankierend zu einer Ausfahrt durch das verbindende Raumkonzept dazu geführt hat, den Wirkungsbereich des Parklets um ein geringes Maß zu vergrößern, ohne dass hierfür weitere Stellplätze oder die Funktionalität der Ausfahrt beeinträchtigt wurden. Im Sinne einer Verstetigung oder einer längeren Standzeit eines Parklets, ist auf geeignetere Materialien und Konstruktionen zurückzugreifen. Zudem wäre ein System zur einfacheren Pflege nötig gewesen. Alternativ könnten begrünte Parklets in den Verantwortungsbereich der städtischen Betriebe aufgenommen werden. Dies würde allerdings eine Rückverteilung der Verantwortlichkeiten und Kompetenzen von Bürger*innen zur Stadtverwaltung bedeuten.

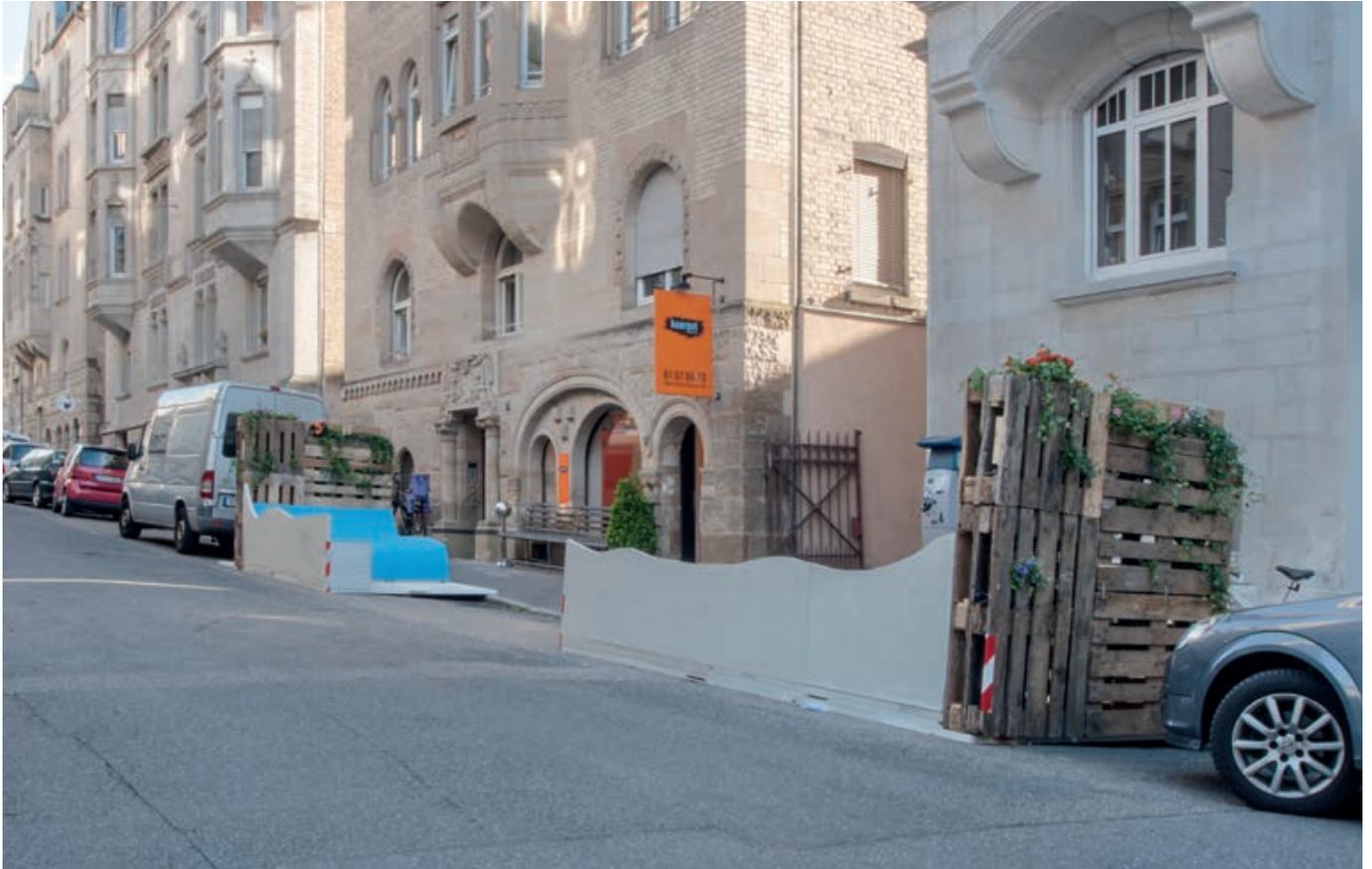


Abb. 28: Vorher und Nachher der Gutbrodstraße



Parklet Gutenbergstraße 77 - „Parksalat“

Gestaltung und Realisierung: Simon Grothkopp

Pate: Bio-Verbrauchergemeinschaft „Plattsalat West“ und Lastenrad Stuttgart e.V.

Das Parklet „Parksalat“ in der Gutenbergstraße 77, im Stuttgarter Westen, befand sich auf zwei PKW-Querstellplätzen, zwischen einem sich zur Straße hin öffnenden Innenhof und einer verkehrsberuhigten Quartiersstraße. Aus hölzernen Hochbeeten, Paletten und Balken wurde ein überdachter urbaner Garten mit integriertem Stellplatz für frei ausleihbare Lastenräder gestaltet und damit die Anliegen der beiden Paten im öffentlichen Raum berücksichtigt.

Standort

Im betrachteten Straßenabschnitt zwischen Schwabstraße und Rötestraße findet sich überwiegend Wohnnutzung. Erdgeschosszonen sind kaum kommerziell genutzt. Am Parkletstandort in der Gutenbergstraße fehlt das Vorderhaus, wodurch eine Öffnung in der ansonsten geschlossenen Blockrandstruktur entsteht. Stattdessen liegt an dieser Stelle eine asphaltierte Fläche, genutzt als Zufahrt, Parkplatz und Vorplatz für den „Plattsalat“. Zudem sind hier ein Co-working space und Büros untergebracht. Durch diese Baulücke ergibt sich die Möglichkeit, die sonst im Hinterhof verborgene Nutzungen von der Straße her sichtbar zu machen - gleichzeitig verzichtet man auf einen Schaufenstereffekt, wie es ihn direkt an der Straße gäbe. Im Kontrast dazu liegt quer die Schwabstraße mit ihrer belebten Erdgeschosszone.

Der Straßenabschnitt dient überwiegend der Erschließung für unmittelbare Anlieger*innen, erreichbar über die stark befahrene Schwabstraße. Die Einfahrt von der Gutenberg- in die Schwabstraße ist für den Autoverkehr gesperrt. Die Gutenbergstraße ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Wie es für den Stuttgarter Westen typisch ist, säumen parkende Autos den Straßenraum. Oftmals stehen PKWs auch im absoluten



Abb. 29: Straßenquerschnitt der Gutenbergstraße

Halteverbot oder auf dem durchschnittlich zwei Meter breiten Bürgersteig. Die Straßenfläche ist durch Senkrechtparken auf der einen Seite und Längsparken auf der anderen untergliedert. Die Empfehlungen nach RAS 06 zur Straßenraumgestaltung werden weit unterschritten (RAS 06, S.11) Mit regelmäßigem Abstand stehen zwischen den Querparkplätzen mächtige Bäume. Damit ist die Gutenbergstraße eine der wenigen begrünten Straßen in dieser Gegend. Nebst den schattenspendenden Bäumen bietet der Außenraum jedoch kaum Qualitäten. Aus den Beobachtungen ist zu erkennen, dass viele Anwohner*innen ihre Einkäufe zu Fuß nach Hause tragen, wobei ein Verweilen und spontane Begegnungen nicht beobachtet wurden.

Konzept

Das Parklet in der Gutenbergstraße zeichnet sich durch eine räumliche Zusammensetzung mehrerer Pflanz- und Sitzkästen in unterschiedlichen Größen aus, welche durch eine offene Holzkonstruktion gefasst werden. Die Pflanzbeete geben den Anwohner*innen die Möglichkeit im urbanen Umfeld zu säen, pflanzen und ernten. Das Parklet steht allen Anrainer*innen und Passant*innen zum Sitzen und Verweilen offen. Eine weitere Besonderheit ist Stuttgarts erster öffentlicher Stellplatz für Lastenfahräder, der in enger Zusammenarbeit mit den Pat*innen entstanden ist.

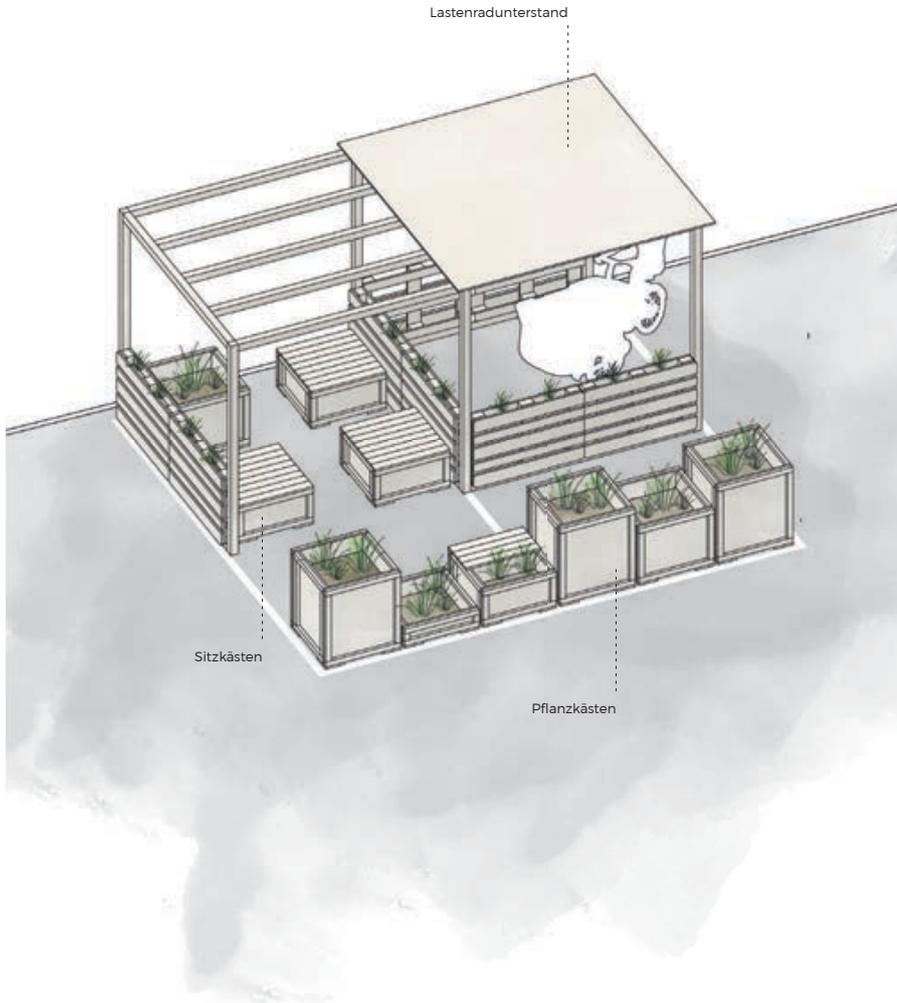


Abb. 30: Parksalat

Der ehrenamtliche Geschäftsführer des "Plattsalats" erzählt:

"Besonders in städtischen, dicht besiedelten Gebieten werden und sollten Lastenräder benutzt werden."

Auf einen Parkplatz passen zehn Fahrräder und vier Lastenräder. Das Parklet in der Gutenbergs- traße ermöglicht durch die alter- native Nutzung des Parkplatzes andere Mobilitätsmodi und wirkt damit dem Argument 'das Auto ist in Stuttgart alternativlos' ent- gegen."

Für die Bedachung wurde auf eine bereits existierende Pergo- lakonstruktion von "Plattsalat" zurückgegriffen. Die Pflanzen sowie einige Hochbeete wurden von dem Verein für Urban Gardening „Chloroplast“ aus Weilim- dorf gespendet.

Nutzung und Reaktionen

Bei der Analyse des Straßen- raums stellt, der für das Parklet zuständige Student fest, dass vor dem Parklet sich so gut wie nie Leute auf der Straße aufhielten . Im Gegensatz zu den Beobach- tungen während dem Parklet- projekt, wo mehrere Leute be- obachtet wurden, die auf der Straße kurz stehen bleiben und auf der Höhe des Parklets die Straße überqueren (siehe „Abb. 32: Bewegungsmuster in der Gutenbergsstraße ohne und mit dem Parklet“ auf Seite 63). Der Student identifizierte zwei Nutzer*innengruppen: Die, die täglich vorbeilaufen in Richtung Innenhof, und diejenigen, die in der Nähe wohnen und täglich die Straße hoch und runter lau- fen. Das Parklet selbst wird je- doch nur selten frequentiert. Ver- einzelt ruhen sich Personen aus, telefonieren oder rauchen eine Zigarette auf dem Parklet, kleine Gruppen unterhalten sich oder essen zusammen. Einmal konnte

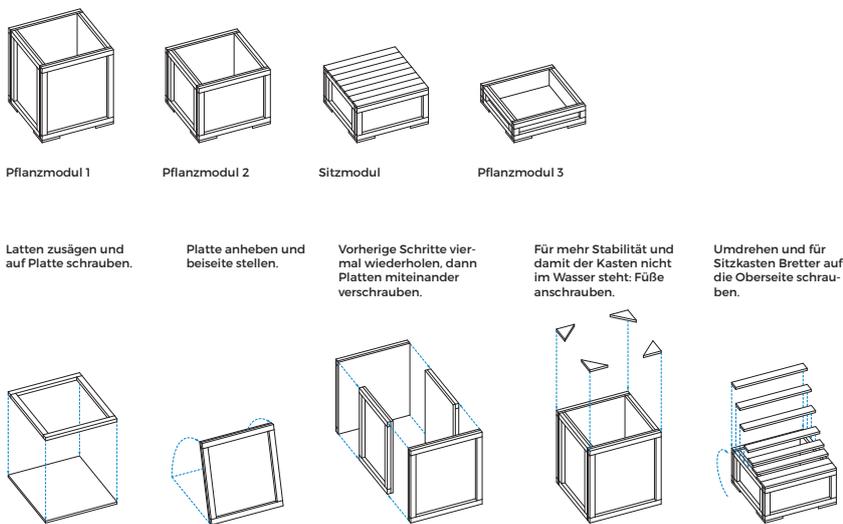


Abb. 31: Module und deren Bauprozess

auch beobachtet werden, dass das Parklet von zwei Vätern als Wickeltisch genutzt wurde.

Die urbane Intervention im Wohngebiet in der Gutenbergstraße löste kontroverse Meinungen und Kommentare aus. Autofahrer*innen fühlten sich angegriffen, andere nutzten es als Erholungsfläche auf dem Weg nach Hause - diese Reaktionen konnten in der Feedback-Mailbox gefunden werden:

*“Dieses Parklet in der Gutenbergstraße wird so gut wie nicht genutzt (sagen Anwohner*innen und zwei unmittelbar daneben platzierte Tabakgeschäfte)” - teilt ein Anwohner in der Feedback-Mailbox mit.*

“Das Parklet auf meinem Parkplatz in der Gutenbergstraße erinnert wirklich an Sperrmüll und ich habe noch nie jemand dort sitzen, chillen oder relaxen gesehen.”
- Facebook-Kommentar eines Anwohners.

Ein engagierter Anwohner, welcher sich über die gesamte Dauer des Projekts um die Pflege des Parklets gekümmert hat, fasst in fünf Situationen zusammen wie das Parklet angenommen wurde:

“1. Diskussion beim Parklet-Aufbau mit einem benachbarten Gewerbebetreiber: Er stört sich an der Zweckentfremdung des Parkraumes und der unschönen Erscheinung des Parklets. Weiterhin befürchtet er ein Vermüllen durch Junkies (Methadon-Punkt ums Eck) sowie ein Verschmutzen der Straße durch Erde aus den Pflanzkästen. Wir diskutieren eine Weile. Ich versuche ihm den Sinn des Projektes näherzubringen. Wir einigen uns darauf, dass es als temporäres Experiment in Ordnung ist. Seitdem grüßen wir uns wenn wir uns auf der Straße begegnen. Ohne es zu wissen,

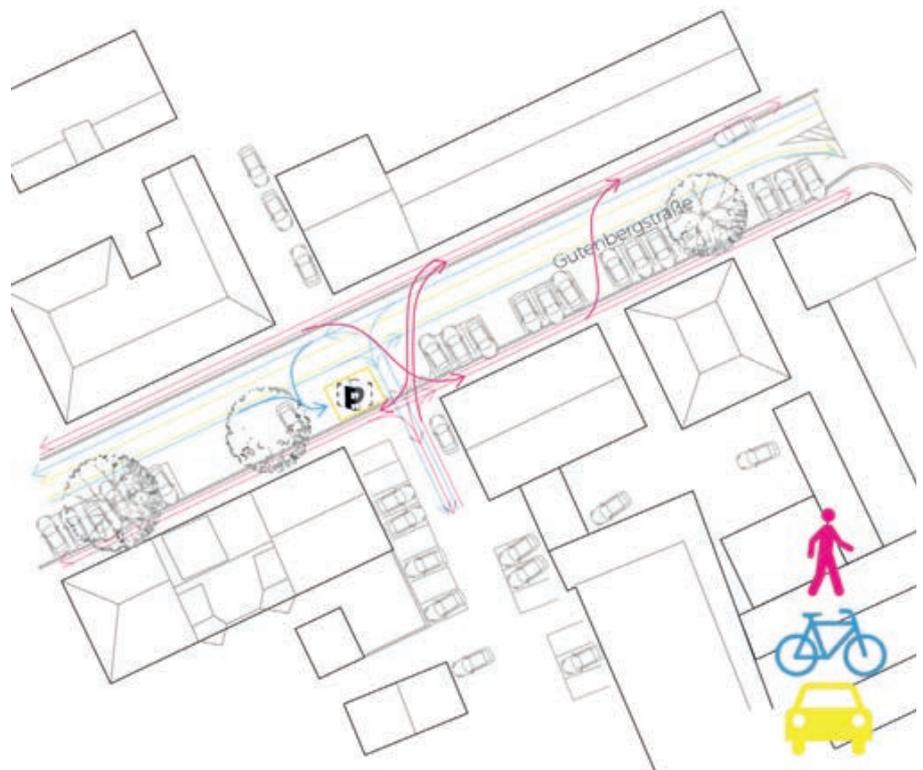
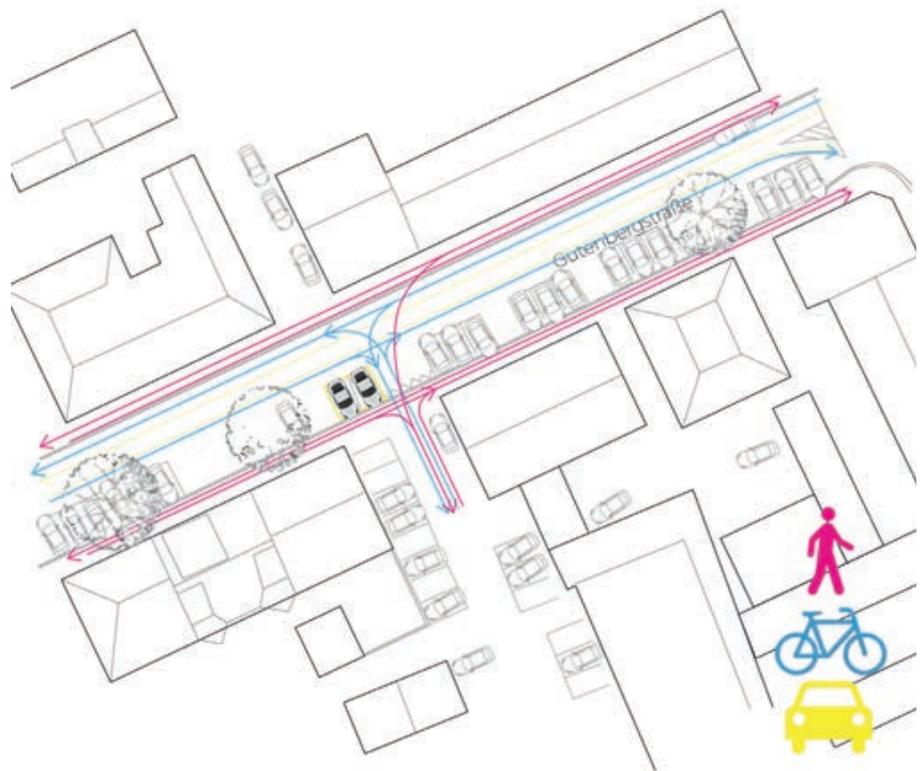


Abb. 32: Bewegungsmuster in der Gutenbergstraße ohne und mit dem Parklet



hat er die Wirkung des Parklets damit selbst bestätigt.

2. Wir schauen ein EM-Spiel im Parklet. Ein Nachbar parkt seinen großen orangenen Sprinterbus. Im Vorbeigehen äußert er seinen Unmut über den verlorenen Parkplatz und es beginnt eine Diskussion über Sinn und Zweck des Realexperimentes. Während er nicht akzeptieren möchte, dass vor allem die zunehmende Größe der privaten PKW und die steigende Anzahl der Neuzulassungen dafür verantwortlich ist, dass sich die Parkplatzsuche immer schwieriger gestaltet und stattdessen immer neue Kritikpunkte findet, hangelt sein Sohn am Gerüst der Lastenrad-Garage entlang und spielt befreit im Parklet.



3. Wir pflanzen die jungen Setzlinge in die Pflanzkübel des Parklets ein. Eine ältere Dame, die die Gutenbergstraße bergauf unterwegs ist, setzt sich zu uns und freut sich über die Möglichkeit einer kurzen Verschnaufpause. Sie erzählt uns, dass der Weg zu den Einkaufsmöglichkeiten in der Schwabstraße zunehmend anstrengender geworden ist und sie sonst immer eine Sitzgelegenheit in der flachen Fensterleibung der Arztpraxis an der Ecke zur Rötestraße nutzt, diese aber weitaus weniger schön ist und sie gerne die Pflanzen betrachtet. Sie erkennt einige Pflanzen an den noch jungen Blättern.



4. Einer der Angestellten einer benachbarten Firma stellt sich für seine Raucherpause vor die Tür. Während der ersten Parklet-Wochen schien er die neuen Aktivitäten vor seiner Haustür noch kritisch zu beäugen, äußerte sich aber nicht dazu. Mittlerweile ist es Hochsommer und die vielen Pflanzen schießen aus den Hochbeeten. Im Vorbeifahren entdeckte ich den Mann im Parklet lehrend bei seiner Raucherpause zwischen den Pflanzen.

Abb. 33: Die Straße wird grüner



Abb. 34: Die Lastenradgarage trägt die Fahrradkultur direkt ins Straßenbild

5. Ein Lieferwagen hält auf der anderen Straßenseite neben dem Parklet. Der Lieferant blickt verwundert herüber. Der Raucher klärt ihn auf: „Weisch ned was des is? Liest du keine Zeitung? Des is ein Parklet“

Der Pate bewertet das Parklet mit einer anderen Sichtweise: *“Das Sitzmobiliar war nicht optimal angeordnet, man saß nebeneinander, sich nicht gegenüber, also nicht gemeinsam miteinander. Der Stellplatz für die Lastenräder war etwas versteckt in der Ecke und nicht prominent*

genug. Durch die Präsenz der Lastenräder im Stadtraum hat man das Lastenrad-Projekt mehr wahrgenommen“.

Die Erklärung, welche Ziele mit dem Projekt erreicht werden sollen, beschränkten sich auf Flyer, welche im Parklet auslagen. Durch den Regen aufgeweicht, lagen diese rum, ohne gelesen oder mitgenommen zu werden. Die meisten Anwohner*innen und Passanten*innen wussten somit nicht worum es eigentlich ging. Der Druckerei Optiplan in der Schwabstraße ist dieser Miss-

stand aufgefallen. In Zusammenarbeit mit der Druckerei, sind gegen Ende des Projekts somit für alle elf Parklets große, klar erkennbare Infotafeln gestaltet worden. Die Produktion der Schilder wurde von Optiplan gesponsert. Kurz nach ihrer Installation zeigten die Schilder Wirkung und es wurde einen Anstieg der Feedback-Mails verzeichnet.



Abb. 35: Sitzdecken für den Aufenthalt



Abb. 36: Eltern nutzen das Parklet zum Wickeln

Erkenntnisse

Es ließ sich eine widersprüchliche Rezeption der Nutzung des Parklets beobachten. Während in einigen Feedback E-mails festgestellt wurde, dass das Parklet "so gut wie nicht genutzt" wurde, ergaben die Interviews mit Nachbarn*innen und den Paten*innen sowie die eigenen Beobachtungen ein differenzierteres Bild. Die Gründe für den Unterschied in der Wahrnehmung können in unterschiedlichen persönlichen Definitionen von "Nutzungsintensität" oder in der Varianz der Beobachtungszeiträume vermutet werden.

Zieht man als Kriterium der Nutzungsintensität beispielsweise die Dauer der Nutzung heran, so besetzt ein geparktes Auto den Raum im Prinzip für 24h. während Personen sich nur für einen deutlich kürzeren Zeitraum, wie wenige Minuten oder die Abendstunden auf dem Parklet aufhalten. Die Nutzungsdauer erscheint dadurch kürzer. Zieht man allerdings als Kriterium heran, durch wen und wie viele Personen der öffentliche Raum genutzt wird, zeigt sich, dass das Parklet von

mehr Menschen pro Tag genutzt wurde als der Parkplatz.

Weiterhin muss beachtet werden, dass öffentliche Räume zu unterschiedlichen Tageszeiten unterschiedliche Belegung erfahren. Ein öffentlicher Raum, der sich in einem überwiegend durch Wohnen genutzten Gebiet befindet, wird seine höchste Frequenzierung in den Abendstunden oder an Wochenenden, also in der arbeitsfreien Zeit erfahren. Man kann also folgern, dass das Parklet zwar keine volle Auslastung erfahren hat, es jedoch beispielsweise Infrastruktur für junge Eltern bot oder als Zwischenstopp für ältere Menschen auf ihrem Weg vom Einkauf nach Hause diente. Es bildete somit einen exemplarischen Baustein für eine fußgängerfreundliche Mobilität.

Darüber hinaus ließ sich an diesem Parklet beobachten, wie sich die Einstellung einiger Anwohnenden gegenüber des Parklets veränderte. Während der "Raucher" dem Projekt zunächst noch ablehnend gegenüber stand, eignete er sich dennoch das Parklet an und erklärte es sogar einem Lieferanten, der damit nichts an-

zufangen wusste. Dies lässt sich als Indiz dafür werten, dass reale Interventionen oder Experimente wie sie die Parklets darstellen, durchaus einen Beitrag zu einem Mentalitäts- und Kulturwandel leisten können, wenn man ihnen ausreichend Zeit lässt, um den ersten Ablehnungsimpuls, den Veränderungen oftmals hervorrufen, zu überstehen. Eine bessere kommunikative Begleitung solcher Projekte wie sie dann durch die späte Anbringung von Hinweistafeln erfolgte, kann diesen Effekt befördern.



Abb. 37: Vorher und Nachher der Gutenbergstraße



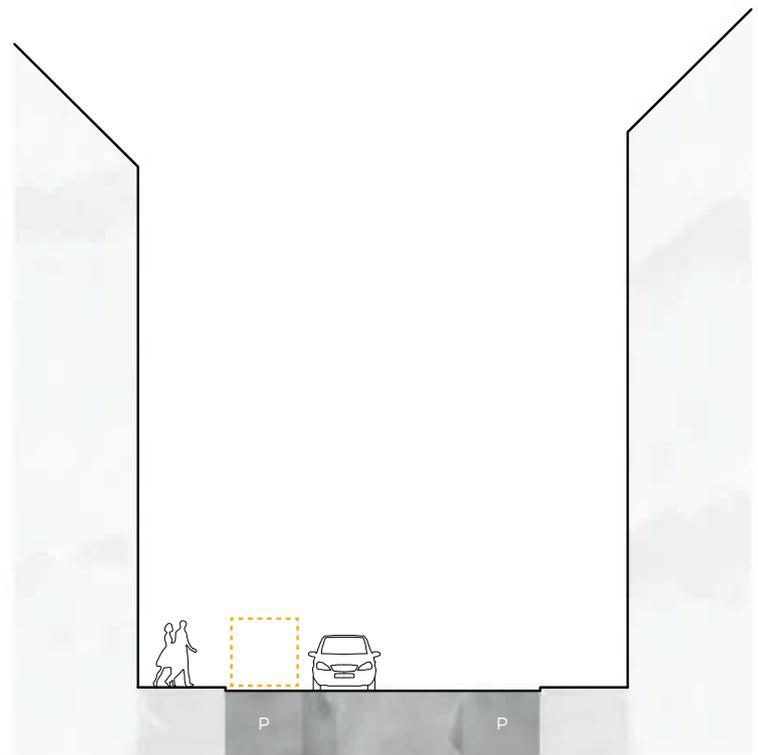
Parklet Hasenbergstraße 12 - „Kleiner Steingarten“

Gestaltung und Realisierung: Jasmin Sophie Steinmetz

Pate: Yoga Schule Stuttgart West "Yoga Vidya"

Das Parklet "Kleiner Steingarten" wurde auf der Stelle eines Eck-Parkplatzes direkt nach der Kreuzung der stark befahrenen Reinsburg- mit der ruhigeren Hasenbergstraße errichtet. Fast ausschließlich aus recyceltem Baumaterial entstand ein kleiner Freiraum, der mit einem Sandkasten, Pflanzen und Sitzmobiliar zum Spielen und Verweilen einlud. Eine Besonderheit des Parklets war seine geschlossene Struktur, die von Innen und Außen Überraschungseffekte erzielte und Sicherheit für die spielenden Kinder schuf.

Pate für das Parklet war die Yoga Schule Stuttgart West "Yoga Vidya" in unmittelbarer Nähe des Standorts. Die Motivation zur Teilnahme am Projekt kam aus dem persönlichen Wunsch, die Aufenthaltsqualität in der Reinsburgstraße durch Sitzmöglichkeiten und Grün zu erhöhen.



Situation	2,5m 18%	9m 64%	2,5m 18%
Empfohlen nach RASSt 06	30%	40%	30%

Abb. 38: Straßenquerschnitt der Hasenbergstraße

Standort

Der Parkletstandort liegt an der Ecke Reinsburg-/Hasenbergstraße. Dem Verlauf der Hasenbergstraße folgend, gelangt man über den Johann-Sebastian-Bach-Platz, einen von lauten Straßen eingeschnürten Brunnen und die Hasenbergsteige, eine steil ansteigende Straße, auf den Hasenberg. Nicht weit entfernt befindet sich ein weiterer Aussichtspunkt der Stadt, die Karlshöhe. Beide Orte bieten die Möglichkeit der Naherholung, sind aber nur über steile und unbequeme Aufstiege zu erreichen. Westwärts der Reinsburgstraße zeichnet sich der Stadtteil dagegen durch versiegelte und zugeparkte Straßenräume mit wenig Aufenthaltsqualität aus. Es findet sich überwiegend Wohnnutzung, die Erdgeschosszonen sind nur bedingt kommerziell genutzt. Nahe der Kreuzung Reinsburg-/Hasenbergstraße

ist gegenüber der Yoga Schule eine Galerie im Erdgeschoss untergebracht, weiterhin finden sich im erweiterten Umfeld vor allem kleinere kommerzielle Nutzungen wie ein Restaurant, eine Schneiderei, eine Apotheke sowie vereinzelte spezialisierte Geschäfte und Büros oder auch eine Kinderbetreuungseinrichtung. Diese sind allerdings recht spärlich verteilt, weswegen der Straßenraum wenig belebt ist. Die Läden haben keinen gestalteten Außenbereich und damit kaum Präsenz im Straßenraum. Die Reinsburgstraße ist eine stark befahrene Straße im Stuttgarter Westen. Die Hasenbergstraße verbindet die Hauptverkehrsrueten Rotebühlstraße und Reinsburgstraße. Sie dient vor allem der Erschließung für Anwohnende. Sie lässt sich daher als Wohnstraße kategorisieren und ist als Tempo 30 Zone ausge-

wiesen. Die Straßenbreite hat einen Querschnitt von ca. 14 Meter, wobei an beiden Seiten jeweils ca. zweieinhalb Meter auf den Bürgersteig und die restlichen 9m auf die Fahrbahn entfallen. Es sind also fast 65% der Fläche für KfZ vorgesehen, womit die Empfehlungen der RASSt 06 (RASSt 06, S.11) ebenfalls nicht eingehalten werden. Die Fahrbahn selbst ist wiederum durch beiderseitiges Längsparken untergliedert. Es mangelt an Straßenbegrünung, Stadtmobiliar oder Fahrradständern. Die Fläche ist voll versiegelt.

Konzept

Das Parklet schafft einen geschlossenen Freiraum, in dem man sich zurückziehen kann. Die geschlossenen Wände erzeugen eine geschützte Atmosphäre besonders gegen den Straßenlärm und fungieren, gut sichtbar und

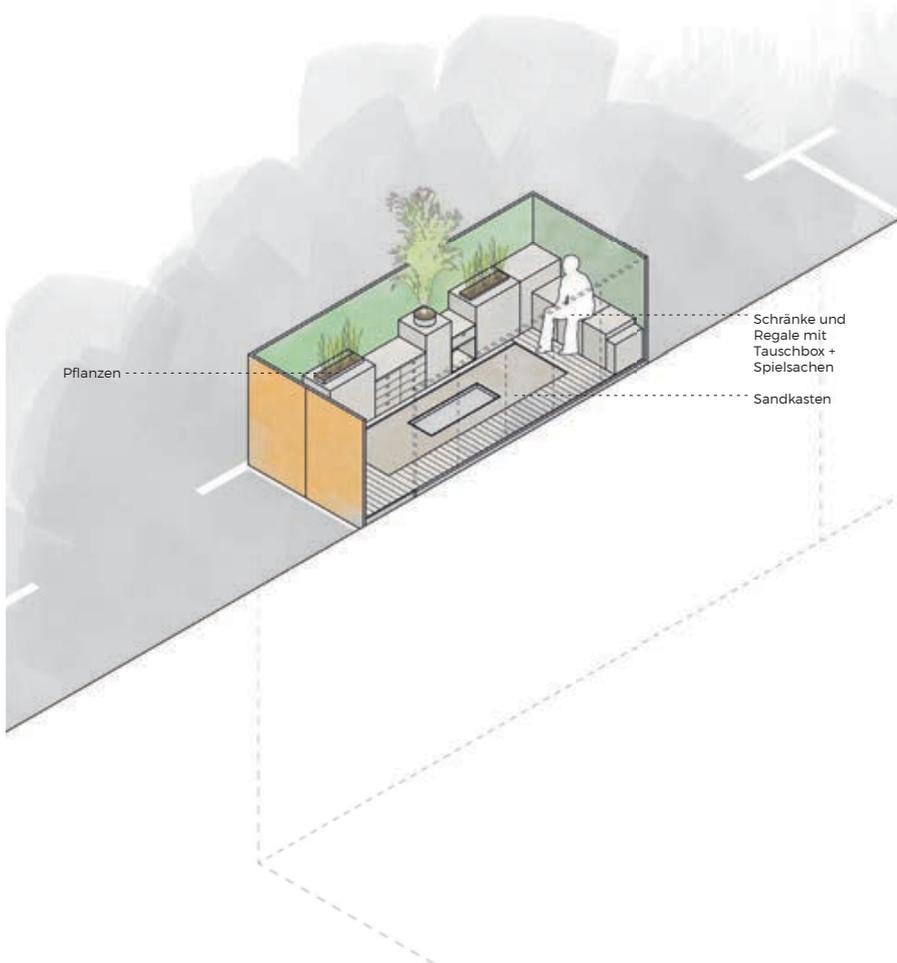


Abb. 39: Kleiner Steingarten



Abb. 40: Der Feigenbaum setzt einen unerwarteten Akzent



Abb. 41: Alte Möbel werden für das Parklet noch einmal wiederverwertet

farblich gestaltet, als Wiedererkennungsmerkmal. Die Höhe von 155 Zentimetern ermöglicht von außen in das Parklet hinein und umgekehrt hinaus zu schauen, es besteht also Blickkontakt zur Außenwelt statt Isolation. Die Pflanzen helfen optisch dabei in ein Stück Natur einzutauchen und schaffen gleichzeitig ein intensives Geruchserlebnis. Sand und Kiesel erzielen eine Assoziation von Wasser und Meeresstrand. Die Sandfläche bietet den Kindern einen Platz des gemeinsamen Spielens. In einem ins Mobiliar integrierten Schrank, können Bücher, Zeitschriften, Spielsachen etc. hinterlegt, geteilt und getauscht werden.

Nutzung und Reaktionen

“Die Umgebung zeigt sich zu Beginn sehr neugierig. Ob Autofahrer*innen, Fahrradfahrer*innen oder Passant*innen, das Interesse war sehr groß”, berichtet die zuständige Studentin im Forschungstagebuch. Jedoch sei auch die Hemmung die Box erstmalig zu betreten relativ hoch gewesen. Ein Zeitungsartikel mit direktem Bezug zum Parklet an der Hasenbergstraße, die Diskussionen in der Presse sowie Informationen durch Anwohner*innen trugen jedoch dazu bei diese Hemmungen abzubauen.

Bei der Analyse des Straßenraums wurde festgestellt, dass ohne Parklet am betrachteten Straßenabschnitt schnell vorbeigegangen bzw. gefahren wird, ein Aufenthalt findet nicht statt. Nach dem Aufbau des Parklets konnte beobachtet werden wie sich Menschen neben und auf dem Parklet aufhalten. Aus den Beobachtungen kann man bestimmte Bewegungsmuster erkennen - Fußgänger*innen überqueren die Anliegerstraße am Parklet entlang. Das Parklet



Abb. 42: Vorfertigung des Parklets im Innenhof und Zusammenbau auf der Straße

diente damit als Anziehungspunkt, der das Fußgänger*innenverhalten beim Vorbeilaufen beeinflusste.

Vom ursprünglichen Konzept einer Ruhezone im japanischen Zen-Stil, hat sich das Parklet zu einem kleinen Sandkasten entwickelt. Die Beobachtungen zeigen eindeutig, dass viele Kinder beim Vorbeigehen das Parklet entdeckten und es betraten, um es zu betrachten und zu spielen. Anwohner*innen konnten von ihrem Fenster aus eine rege Nutzung besonders durch Kinder um die Mittagszeit beobachten und teilten dies in persönlichen Gesprächen der Studentin mit. In den Beobachtungen stellte sich heraus, dass die meisten Nutzer*innen Kinder unter sechs Jahren mit ihren Eltern waren. Das Konzept des Tauschens kam offensichtlich gut an - die Tauschwaren vermehrten sich schnell. Schaufeln, Bagger und Sandkastenförmchen wurden im Sand gelassen, Bücher, Zeitschriften und Kartenspiele - im Tauschschrank.

Nach einigen Wochen, transformierten Streetart-Künstler die Außenwände in eine Feedback-Wand. Zitierte Facebook-Kommentare, positiv und negativ, zum Projekt Parklets

für Stuttgart sowie eine fantastische Figur zierten von nun an die Fassade des Parklets. Die Studentin meint, dass die Außenwandgestaltung Unmut und Unverständnis bei den Anwohner*innen hervorrief. Innerhalb der nächsten Wochen wurde die Feedback-Wand durch weitere Kritiken und Lob ergänzt und weitete sich auf das Innere des Parklets aus. Das Parklet sei ein liebevoll gestalteter und mühevoll gebauter Raum, welcher Pflege und umsichtiges Verhalten benötigt, man solle es so hinterlassen wie man es auffinden wolle, wurde etwa gemahnt. Ebenso wurden die Wände auch mit kleinen Nachrichten von Kindern geschmückt, welche sich dort verewigten.

Es herrschte Uneinigkeit über die geschlossene Gestaltung. Nachbar*innen teilten sowohl ihre Verbesserungsvorschläge als auch die Lust auf eine Wiederholung des Projekts mit. Im Gegensatz zum studentischen Konzept, wurde vielfach der Vorschlag geäußert das Parklet offener zu gestalten, um durch eine komplette Öffnung zum Bürgersteig eine übersichtlichere Situation zu schaffen.

Ein häufig genannter Vorschlag war eine Überdachung des

Parklets, welche Schutz vor der Sonne gewährleisten soll. Dies kommt beispielsweise im folgenden Auszug aus einer Feedback E-Mail zur Geltung:

“Das Parklet dort steht tagsüber sehr lange in der Sonne. Wenn man mit einem Kleinkind sowie so ständig auf der Suche nach Schatten ist, ist das genau der Ort, wo man nicht hingeht.”

Dabei zeigte sich aus den Beobachtungen und Reaktionen von Anwohner*innen, dass das Parklet - mit oder ohne Schatten - vor allem bei kleinen Kindern sehr gut angekommen ist. Eine überdachte Konstruktion über 1,8 Meter Höhe konnte aus genehmigungstechnischen Gründen nicht ergänzt werden, da sie als Hindernis für die Verkehrssicherheit erachtet würde und eine bauaufsichtliche Zulassung nötig gemacht hätte.

Die Parklet-Begrünung wurde sehr gut angenommen, berichtet die Studentin. So wurde gerade der kleine Feigenbaum von Nutzer*innen viel gelobt, da dieser in der städtischen Begrünung als seltene Pflanze auffällt.

Während des Aufbaus beschwerten sich skeptische Nachbarn*innen bei der Studentin, dass sie nicht persönlich nach der



Abb. 43: Das Innenleben überrascht



Abb. 44: Das Parklet regt den Diskurs an



Abb. 45: Künstler gestalten das Äußere des Parklets neu und spiegeln die geäußerten Kommentare wider

Genehmigung gefragt wurden. Andere wünschten sich mehr Information für die Anwohner*innenschaft über das Parklet. Manche äußerten ihr Bedenken, dass die Benutzung des Parklets die Nachtruhe stören könnte, das Parklet zugemüllt wird, es als Schlafplatz von Obdachlosen genutzt wird oder Vandalismus provozieren könnte. Diese Sorgen haben sich im Laufe des Projekts nicht bewahrheitet.

Weiterhin gab es die Anmerkung von einer Anwohnerin per

Mail, dass das Parklet in Konkurrenz mit dem Johann-Sebastian-Bach-Platz stünde. Wenn man etwas in der Umgebung verändern wolle, solle man den Brunnenplatz neu gestalten, der aus Mangel an Sitzgelegenheiten und der Lärmbelastung wenig belebt ist. Diese mangelnde Belebung lässt sich durch die starke Lärmbelastung des Platzes erklären, welche mit den vorhandenen Projektmitteln und der Aufgabenstellung nicht behandelt werden konnte. Stattdessen wurde in kleinerem Maßstab mit

Lösungen experimentiert. Das Parklet wurde daher bewusst geschlossen gestaltet um herauszufinden, ob durch diese Konstruktion auch an einer lauten Straße ein ruhiger Ort geschaffen werden kann. Die Lärmreduktion im Inneren des Parklets war bemerkenswert und es wurde ein sicherer Aufenthalt für Kinder geschaffen.

Schon früh zog ein benachbarter Geschäftsinhaber gegen das Parklet ins Feld. Er meinte, das Design sei nicht ansprechend



Abb. 46: Spuren zeigen die Nutzung durch Kinder

und das Parklet verursache geschäftliche Nachteile für das Unternehmen, da die Kunden keinen Parkplatz mehr finden könnten. Es wurde mit rechtlichen Konsequenzen gedroht. Die Vorwürfe beschäftigten vor allem die Stadtverwaltung. So wurde zum Beispiel auch eine "gelbe Karte" eingereicht und ein Anwalt erkundigte sich nach der Genehmigung. Ob das Parklet eine negative Auswirkung auf die Geschäfte des Mannes hatte, konnte nicht festgestellt werden. Obwohl entsprechende Bemühungen zunächst auf Ablehnung trafen, hätte sich angeboten sich hartnäckiger um einen offenen Dialog mit dem Betreiber der Geschäftseinheit zu bemühen, um diesen Konflikt zu entschärfen.

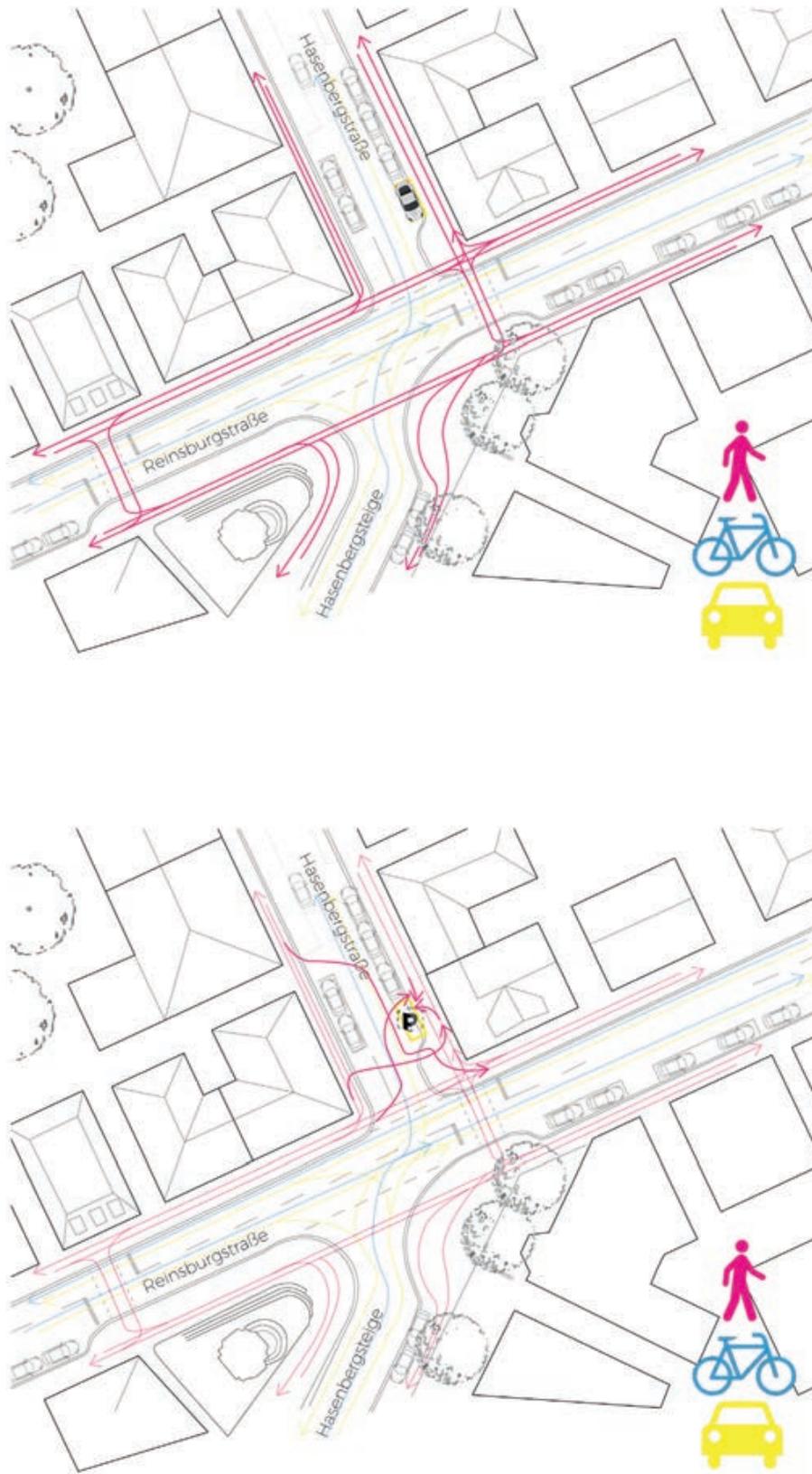
Das Parklet entwickelte sich zu einem Ort, der einen Gesprächsbeginn vereinfacht, da das Parklet als gemeinsames Hassobjekt oder neuer Lieblingstreffpunkt thematisiert werden kann, erklärt die Studentin. Sie beobachtete wie Menschen miteinander in Kontakt traten, miteinander redeten oder diskutierten und sich mit dem Thema des öffentlichen Raumes beschäftigten.

Erkenntnisse

Die Gestaltung des Parklets wurde kontrovers aufgenommen. Teilweise wurde die geschlossene Atmosphäre des Parklets als klaustrophobisch bezeichnet

und die abgeschlossene einfarbige Gestaltung zum Straßenraum hin als ästhetisch abstoßend kritisiert. Dagegen stand das architektonische Konzept eines introvertierten Raumes, der nach Außen eine robuste Haltung entwickelt und sich beim Betreten des Parklets plötzlich in einen grünen, gemütlichen und geschützten Raum wandelt. Dieser Überraschungseffekt wurde vermehrt beobachtet und aus anfänglicher Enttäuschung wurde oft eine angenehme Überraschung. Dennoch wurde im Laufe des Projekts entschieden der Kritik am äußeren Erscheinungsbild Rechnung zu tragen und das Parklet durch eine Gruppe junger Künstler umgestalten zu lassen.

1 Offizielle Beschwerdemöglichkeit für Bürger*innen bei der Stadt Stuttgart.



Als großer Vorteil entpuppten sich die Außenwände allerdings in Hinsicht auf Lärmschutz und Sicherheitsgefühl. Im Inneren des Parklets war es trotz der angrenzenden Reinsburgstraße ruhig und die spielenden Kinder konnten durch die Wände nicht unbeachtet auf die Straße rennen. Der Sandkasten und die Spielzeuge, als vergleichsweise einfache Mittel, entwickelten schnell eine große Anziehungskraft. Ursprünglich als Ort der Ruhe und Entspannung konzipiert, wurde das Parklet somit schnell als Kinderspielplatz angenommen, obwohl sich, wie von Kritikern*innen angeführt, auf der Karlshöhe ein Spielplatz befindet. Dass sich das Parklet dennoch zu einer Art Miniatur-Quartiers-Spielplatz entwickelte, kann als Hinweis darauf gedeutet werden, dass es einen Bedarf nach wohnumfeldnahen Spielplätzen gibt. Diese sollen im Prinzip vor der Haustüre liegen, somit sehr schnell und bequem erreichbar sind, ggf. sogar vom Fenster aus beobachtet werden können und auch für die Eltern der unmittelbaren Nachbarschaft einen Treffpunkt bilden können. Die geschlossene Konstruktion und die Spielmöglichkeiten haben sich also bewährt. In einer Fortentwicklung des Konzepts sollte allerdings geprüft werden, ob Verschattungselemente sowie eine bessere Integration ins Bild des Straßenraumes verwirklicht werden können. Die integrierte Tauschplattform wurde gut genutzt und bewährte sich als ein Idee für eine geförderte gesellschaftliche Interaktion und eine Kultur des Teilens im Stadtraum.

Abb. 47: Bewegungsmuster in der Hasenbergstraße ohne und mit dem Parklet



Abb. 48: Vorher und Nachher der Hasenbergstraße



Parklet Ludwigstraße 77 - „Z“

Gestaltung und Realisierung: Wencong Li

Pate: Café-Restaurant "Lumen"

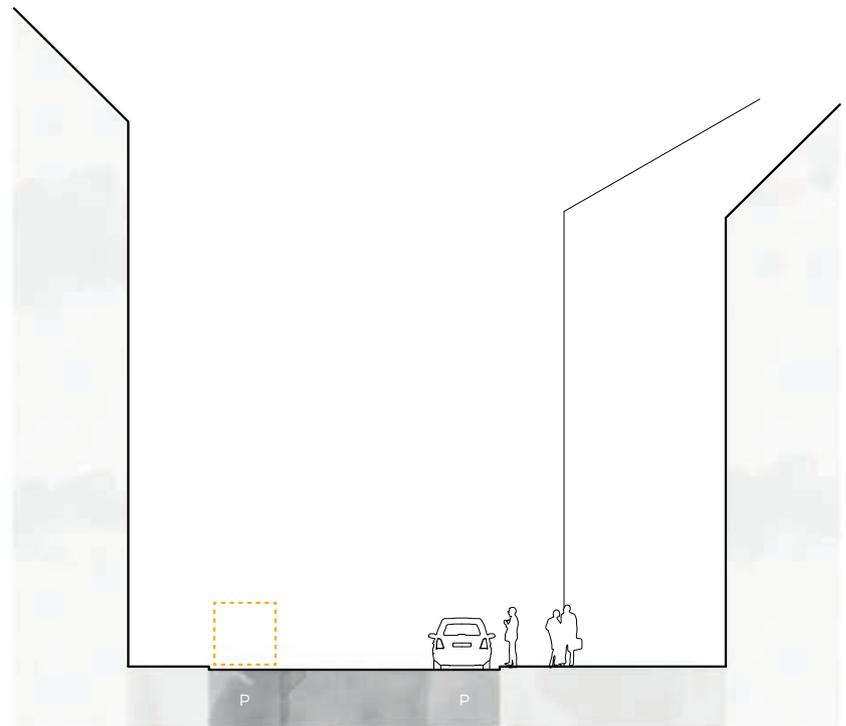
Das Parklet in der Ludwigstraße liegt auf den ersten beiden Parkplätzen vor der Kreuzung mit der Schwabstraße im Stuttgarter Westen. Die geschwungene "Z"-Form des Parklets bricht mit der geraden Gehwegkante und schafft neue Funktionen im Straßenraum. Es ergibt sich ein Aufenthaltsraum, der sich zur Gehwegseite hin öffnet und eine zur Straßenseite orientierte Grünfläche.

Das Fehlen von Wohlfühlzonen und Straßenleben wie zum Beispiel in Italien waren Motivation für die Pat*innen vom Café-Restaurant Lumen, da die Sehnsucht nach mediterranem Flair wahrnehmbar sei.

Standort

An der Ecke Schwab-/Ludwigsstraße befindet sich das Café Lumen. Der Außenbereich nimmt Flächen des Bürgersteigs in Anspruch. Im Gegensatz zur schattigen Schwabstraße zeigt die Ludwigstraße bei gutem Wetter ihr Potential für einen verbesserten öffentlichen Raum. Der Außenbereich des Cafés ist die einzige Sitzgelegenheit auf der ganzen Straße. Der Standort für das Parklet wurde gewählt um zum einen das Potential der Ludwigstraße aufzuzeigen, zum anderen zu überprüfen, ob die Nähe zu einer Gastronomie ebenfalls einen gesellschaftlichen Mehrwert schafft.

Die Ludwigstraße verfügt über einen relativ breiten Straßenquerschnitt, gefasst durch fünf bis sechs geschossige Gebäude. Die Straße dient der Erschließung für die unmittelbaren Anwohner*innen, lässt sich daher als Wohnstraße kategorisieren und ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Die Ludwigstraße ist 14m breit, wobei an beiden Seiten jeweils ca. 2,5 m auf den Bürgersteig und die restlichen 9 m auf die Fahrbahn entfallen. Das Verhältnis von Fußgänger*innen



Situation	2m 10%	11m 59%	7m (2m) 37%
Empfohlen nach RAST 06	30%	40%	30%

Abb. 49: Straßenquerschnitt der Ludwigstraße

zu Kraftverkehr liegt damit unterhalb der Empfehlungen der RAST 06 (RAST 06 S. 11) Auf der Straße ist keine Begrünung, kein Sitzmobiliar, keine Fahrradinfrastruktur, etc. vorhanden, sie ist zu 100% versiegelt und hat daher nur wenig Aufenthaltsqualität.

Konzept

Das Parklet bietet Sitzmöglichkeiten zum Verweilen und Kommunizieren. Die Kante des Gehwegs wird aufgelöst - die Z-Form öffnet sich in zwei Richtungen - zum Gehweg und zur Straße. Zum Gehweg hin schafft das Parklet durch seine Form eine sichere Spielfläche für Kinder, um welche sich Sitzgelegenheiten gruppieren. Wie im Park sitzt man hier nebeneinander und sich schräg gegenüber und schaut in Richtung der Passant*innen. Zur Straße hin

öffnet sich dagegen eine Grasfläche, welche Fahrradstellplätze beherbergen sollte. Das Parklet ist aus einfachen Holzlatten in modularer Bauweise konstruiert. Lediglich die Sitzflächen sind weiß lackiert. Dies ermöglicht es die einzelnen Module vorzufertigen und auf der Straße nur noch zusammenzusetzen. Es entsteht eine filigrane, transparente und flexible Konstruktion, welche allen Nutzer*innen offen stehen soll. Da sich das Parklet unmittelbar an einer Kreuzung befand, muss gemäß Genehmigung ein Abstand von 5m zur Kreuzung gewährleistet sein.

Ein benachbartes Fachgeschäft stellte später drei Olivenbäume hinzu, die die Idee einer mediterranen Atmosphäre unterstützten.

Nutzung und Reaktionen

Die Beobachtungen haben gezeigt, dass das Parklet rege genutzt wurde. Die meisten Nutzer*innen holten sich ein Getränk vom benachbarten Café Lumen und setzten sich auf das Parklet. Bei den Beobachtungen wurde festgestellt, dass die Mehrheit der Parklet-Nutzer*innen zwischen 25 und 40 Jahre alt waren, manche kamen mit Kindern. Die meisten Parklet-Nutzer*innen saßen in Gruppen von zwei, drei und mehreren Personen zusammen, redeten miteinander auf einen Kaffee oder Drink, oder rauchten. Einige wenige saßen alleine da und telefonierten. Auch außerhalb der Öffnungszeiten - nachts - wurde das Parklet genutzt, wie zum Beispiel als Rastplatz auf dem Weg vom Feiern nach Hause.

Der zur Straße hin geschlossene Sandkasten mit weißen Kieselsteinen bot Vorteile für Kinder und Eltern. Die Kinder spielten sicher im Sand oder kletterten auf die beiden Ebenen des Parklets, während ihre Eltern unmittelbar daneben oder im Außenbereich des Cafés sitzen konnten, ohne ihre Kinder aus dem Blick zu verlieren. Einige Eltern wünschten sich jedoch mehr Sand für die Kinder. Viele Passant*innen mit kleinen Kindern blieben zudem beim Vorbeilaufen stehen, da die Kinder vom Parklet angezogen wurden.

Während des Aufbaus zeigten viele Passant*innen Interesse für die urbane Intervention. Da die Konstruktion erstmals nutzungsneutral erschien, brachten Passant*innen ihre Vorschläge ein: *“Bauen Sie hier einen Fahrrad-abstellplatz? Hier braucht man nämlich einen”* *“Schaumal hier kommt der Blumentopf mit Pflanzen drauf; Stellen Sie später einen Sonnenschirm wie am Strand?”*

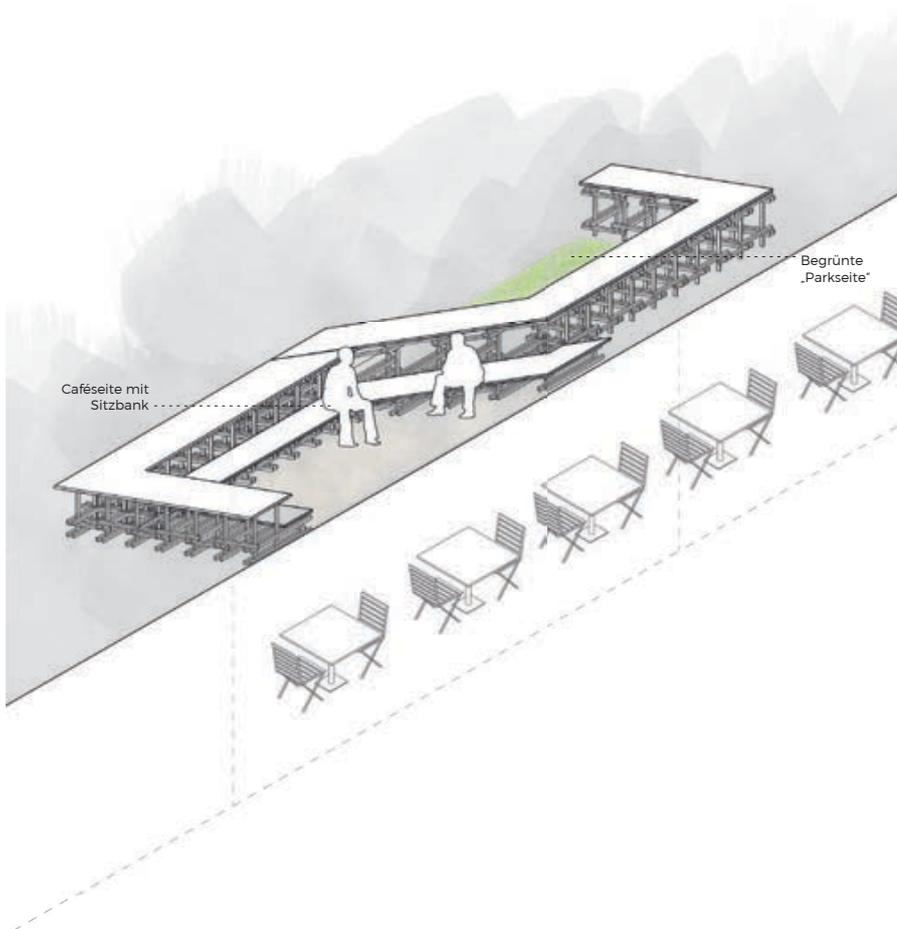


Abb. 50: Z



Abb. 51: Aufbau in der Ludwigstraße

Das Parklet trage zur Aufenthaltsqualität der Straße bei, und schaffe eine angenehmere und gemütlichere Atmosphäre im öffentlichen Raum, teilten Passant*innen mit.

Die geplante Abstellfläche für Fahrräder war als solche kaum erkennbar und wurde daher nicht genutzt. Erschwerend kam hinzu, dass sie nach Anweisung des Amtes für öffentliche Ordnung aus Sicherheitsgründen durch ein Seil verschlossen werden musste, wodurch die Nutzung als Fahrradabstellfläche schließlich auch nicht mehr möglich war.

Der Gehweg in der Ludwigstraße im Bereich der Außengastronomie wurde durch das Parklet für den Fußgängerverkehr freier - beispielsweise wurden die Kinderwagen von Kund*innen nicht mehr direkt neben den Tischen abgestellt, wo sie den Gehweg weiter verengen, sondern auf der Sandfläche oder neben dem Parklet. Fahrräder wurden vermehrt an den beiden kurzen Seiten neben dem Parklet abgestellt, was auf die Notwendigkeit für einen Fahrradständer in der Ludwigstraße hindeutet.

Das Parklet wurde als Gesprächsthema in der Öffentlichkeit aufgegriffen, das vor allem im Stuttgarter Westen die Meinungen stark polarisiert hat. Bei der Standortauswahl wurde sich ein Mehrwert für das urbane Stadtleben erhofft, der durch die Nähe zur Gastronomie entsteht. Die Pat*innen sahen sich jedoch nicht lediglich in der Rolle der urbanen Aktivist*innen, sondern wollten und sollten sich auch in die Gestaltung und Nutzung des Parklets einbringen. Dementsprechend kümmerten sie sich auch um das Aussehen des Parklets, strichen im Nachhinein die Holzkonstruktion weiß an und sicherten das Bestehen des Parklets über die nächsten Mo-

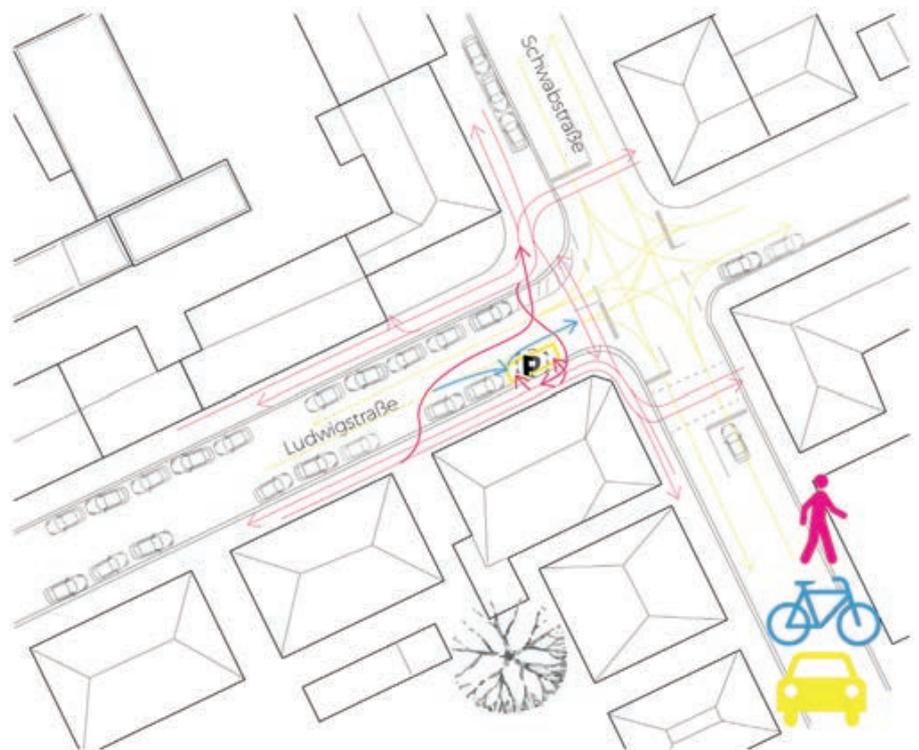
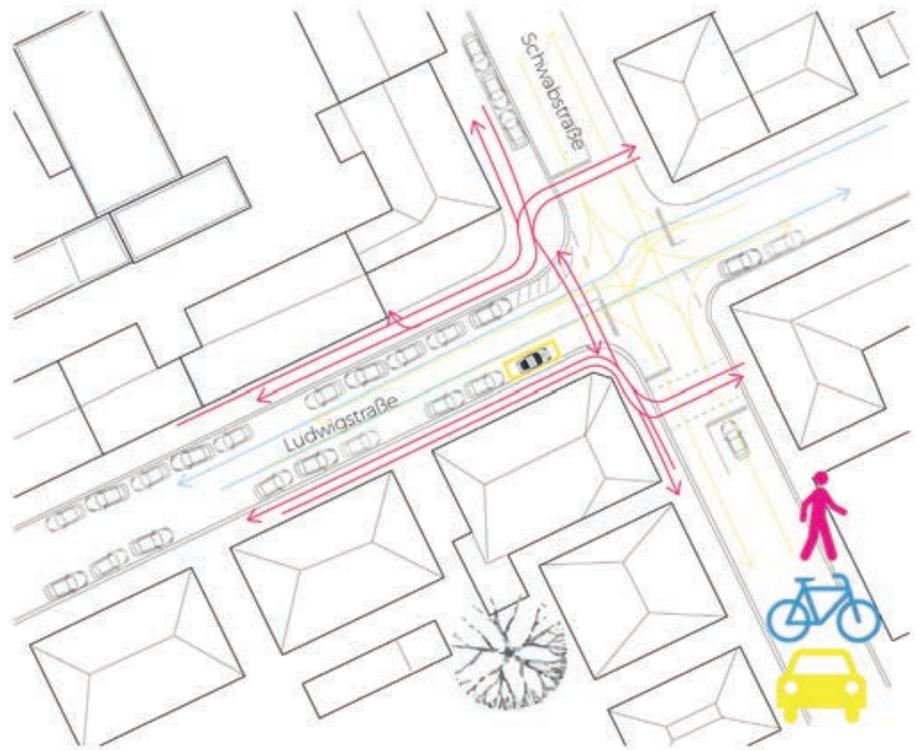


Abb. 52: Bewegungsmuster in der Ludwigstraße ohne und mit dem Parklet



Abb. 53: Sitzflächen unterschiedlicher Höhe bieten Möglichkeit zum Verweilen



Abb. 54: Eine Sandfläche mit weißen Flusskieseln erweitert den Gehweg



Abb. 55: Durch die Nähe zur Gastronomie ist das Parklet auch abends noch besucht

nate. Ebenso wurden Sitzkissen und Aschenbecher während der Öffnungszeiten auf dem Parklet ausgebreitet, was dem Parklet noch verstärkt den Anschein gab. Teil der Gastronomie zu sein. Der als öffentlich gedachte Raum wird als privater wahrgenommen. Besucher*innen des Parklets waren sehr oft auch Kund*innen. Dies verursachte Beschwerden, dass das Parklet als Teil der Außengastronomie wahrgenommen und genutzt wurde. Daraufhin wurden Schilder angebracht, die das Parklet explizit als öffentlichen Raum erklärten und Passant*innen einluden, sich hinzusetzen. Auf dem Parklet wurde nicht mehr bedient. Die Mitarbeiter*innen kümmerten sich jedoch weiterhin als Pat*innen um die Sauberkeit. Das Parklet wurde mehrmals von Gegner*innen verschmutzt - durch Müll, Tampons, und Hundekot. Der Pate wurde als Gesprächspartner vor Ort mit vielen Gegner*innen

auch persönlich konfrontiert - vor allem Anwohner*innen, die argumentieren, dass Parkplätze vor der Haustür wegfielen.

Andererseits zeigte die große Anzahl der Parklet-Nutzer*innen, dass es auch viele Leute gab, die sich über ein schöneres Straßensbild in der Nachbarschaft freuten. Viele äußerten ihre Freude, etwa in Gesprächen mit dem Paten oder dem Studenten. Der Pate stellte zudem eine Umsatzsteigerung von ca. 10% fest. Um einem Wettbewerbsvorteil entgegenzuwirken, beschloss die zuständige Behörde, einen bereits existierenden Tisch im Außenbereich entfernen zu lassen. Dies wurde jedoch rein wirtschaftlich begründet und bezog sich nicht darauf bessere Bedingungen für Fußgänger*innen zu schaffen, wie sie bei einer Verlagerung von Gastronomieflächen auf Parkplätze erreicht werden könnten.

In der Oktoberausgabe 2016 des "Lokalblättle Stuttgart West" wurde der Wirt des Lumen, als "eigenwilliger, egoistischer Gastronom" diffamiert, der sich die Straße zurückerobert hat. Dies zeigt, dass es für die Pate*innen nicht immer einfach war, sich für das Projekt einzusetzen und die Pat*innen des Parklets in der Ludwigstraße wünschten sich mehr Präsenz der Universität, der Studierenden und der Organisatoren des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur, um nicht selbst im Fokus der Kritik zu stehen.

Weiterleben

Nach dem Ende der Genehmigung im September 2016 wurde das Parklet von einem Heim für minderjährige Geflüchtete in Stuttgart Vaihingen übernommen und mit Hilfe eines lokalen

Bierproduzenten abtransportiert. Dort wurde es bis zum Umzug der Einrichtung in einen anderen Stadtteil in einem Mehrzweckraum als Möbel genutzt. Sowohl Kund*innen, die Betreiber des Cafés, als auch einige Passant*innen hätten sich allerdings auch vorstellen können, das Parklet über den Sommer hinaus zu nutzen.

zunächst über Alternativmodelle nachgedacht werden, wie sie in den "Lessons Learned" in Kapitel 9 skizziert werden.

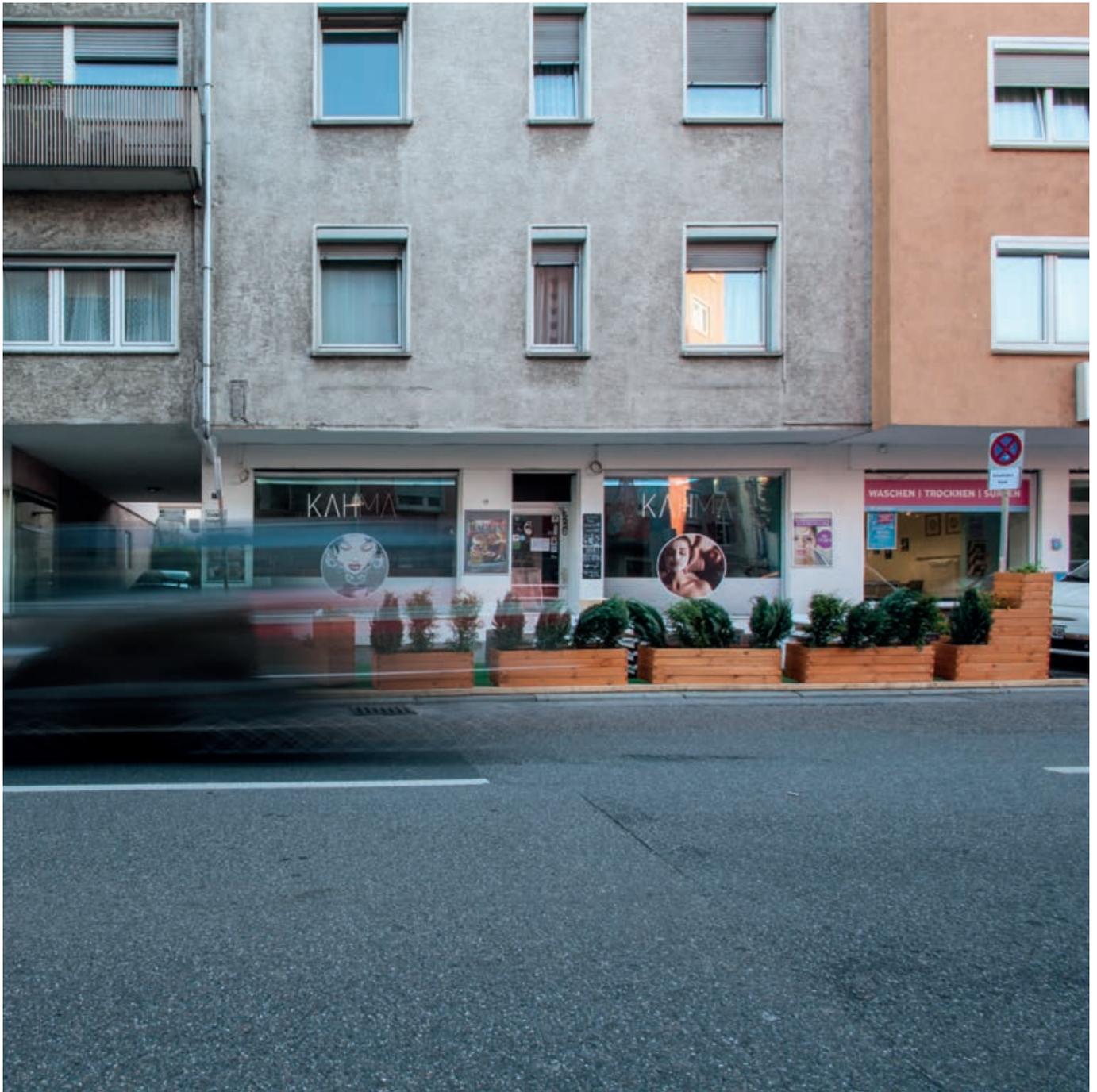
Erkenntnisse

Das Parklet in der Ludwigstraße hat gezeigt, dass ein Standort in direktem Kontakt mit einer Gastronomie ambivalent wahrgenommen wird. Im Sinne der Forschung sollten allerdings ganz bewusst unterschiedliche, auch konfliktreiche Standorte untersucht werden. Jedoch lautete die Vorgabe das öffentliche Interesse vor das der Pat*innen zu stellen, indem ein genereller Mehrwert für die Straße und das Quartier geschaffen werden sollte. Diese Vorgabe umzusetzen und die Patenrolle in dieser Form zu akzeptieren, war zeitweise eine schwierige Aufgabe und stellte auch die Projektleitung als Vermittler zwischen Pat*innen, Studierenden als Gestalter*innen und den zuständigen Verwaltungsabteilungen vor eine Herausforderung.

Das Café-Restaurant Lumen sowie das Parklet Projekt wurden aufgrund dieses Standorts heftig kritisiert und Parkletstandorte in unmittelbarer Nachbarschaft zur Gastronomie auch durch Stadtverwaltung und Politik in Frage gestellt. Für solche Parklets sprechen allerdings die hohe Nutzung, woraus sich auf eine große Nachfrage nach solchen Orten in Stuttgart schließen lässt, sowie die Möglichkeiten welche solche Parklets in Hinsicht auf eine fußgängerfreundliche Stadt bieten, indem sie verstellte Gehwege entlasten. Bevor man dies Option daher generell ausschließt, sollte



Abb. 56: Vorher und Nachher der Ludwigstraße



Parklet Schwabstraße 71 - „Some Comfort“

Gestaltung und Realisierung: Hend Elhofy

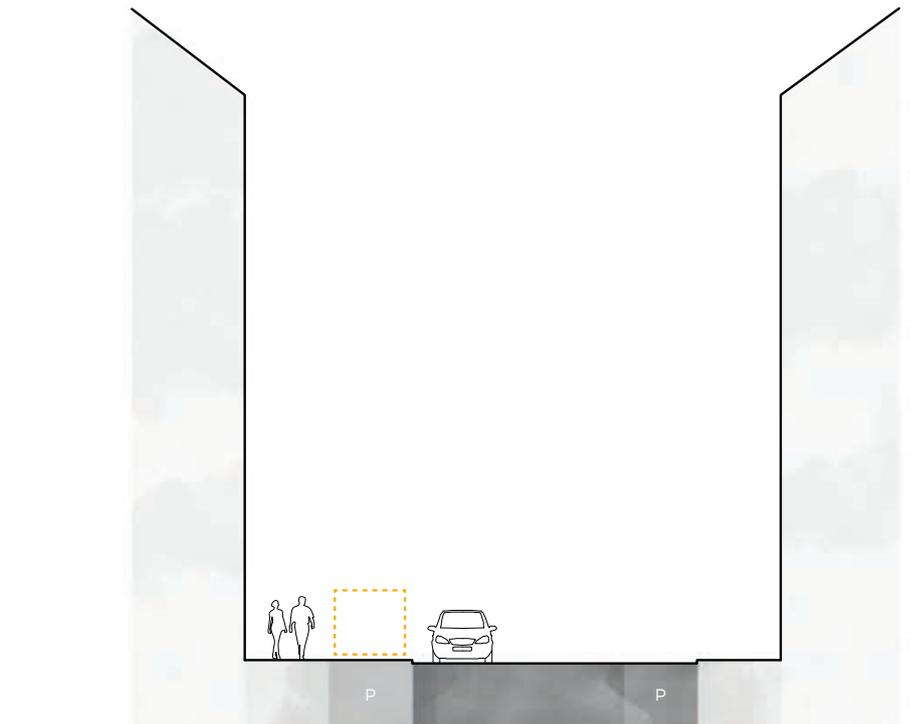
Pate: Kosmetikcafé "KAHMA - Cup of Beauty"

Der versiegelte Straßenraum der Schwabstraße zwischen dem Bismarckplatz und der Karlshöhe wurde mit einem grünen Parklet aufgebrochen. Das Parklet entstand auf zwei Parkplätzen des auf dem Bürgersteig eingezeichneten Parkstreifens. Raum der einmal den Fußgänger*innen gehörte, wurde diesen für eine begrenzte Zeit wieder zugänglich gemacht. Pflanzenbeete dienten als Begrenzung und Schutz vor Autoverkehr und machten das Parklet von weitem sichtbar. Die Patin, welche selbst täglich einen Parkplatz sucht, freute sich, dass vor ihrem Geschäft ein gemütlicher Sitzplatz entstand.

Standort

Das Parklet befindet sich auf der hochfrequentierten Schwabstraße mit der vorangehend beschriebenen Verbindungsfunktion und belebten Erdgeschosszone mit vielen kleinen unterschiedlichen Geschäften, Handwerksbetrieben und zahlreichen Lokalen an vielen Straßenecken. Diese machen das Vorbeilaufen trotz Lärm und engem Bürgersteig für Fußgänger*innen etwas angenehmer. Die Straße hat somit das Potential, auch für Fußgänger*innen attraktiv und urban zu werden.

Der betrachtete Straßenabschnitt fungiert als Hauptverkehrsstraße und örtliche Geschäftsstraße, auf der mit Tempo 50 gefahren wird. Die Verkehrsbelastung ist sehr hoch. Die Straßenbreite hat einen Querschnitt von ca. 17 m, wobei an beiden Seiten jeweils ca. 4 m auf den Bürgersteig und die restlichen 13 m auf die Fahrbahn entfallen. Der Bürgersteig selbst ist im Straßenabschnitt zwischen Bismarckplatz und Ludwigstraße noch einmal in einen 2 m breiten Fußgängerweg und einen Längsparkstreifen untergliedert, welcher nur an Ausfahrten unterbrochen wird. Das Längsparken auf der anderen Seite der Straße



Situation	5m (2,5m) 15,5%	8,5m (11m) 69%	2,5m 15,5%
Empfohlen nach RASt 06	30%	40%	30%

Abb. 57: Straßenquerschnitt der Schwabstraße

ist auf der Fahrbahn zugewiesen. Hieraus ergibt sich ein Verhältnis Fußgänger zu PKW zu Fußgänger das unterhalb der durch die RAST 06 angestrebten Proportion liegt. (RAst 06, S.11) Zum Aufenthalt geeignetes öffentliches Stadtmobiliar, Grünflächen oder Bäume finden sich am durch die Schwabstraße zerschnittenen Bismarckplatz, auf welchem auch wöchentliche Märkte stattfinden. Der daran angrenzende Abschnitt der Schwabstraße verfügt dagegen nicht über solche Elemente und die Fläche ist dort stark versiegelt.

Das Kosmetikcafé Kahma ist eines der vielen kleinen Geschäfte in der Schwabstraße und hat eine Außenbestuhlung im überdachten Bereich, der rechtlich nicht zum öffentlichen Gehsteig gehört. Die Patin hat schon vor dem Projekt Beschwerden bekommen, weil der Fußgängerweg

durch die Außenbestuhlung begrenzt werde. Niemand beschwerte sich aber über die auf dem Bürgersteig parkenden Autos unmittelbar vor dem Geschäft.

Konzept

Das Entwurfskonzept für das Parklet wurde von der Studentin in enger Zusammenarbeit mit der Patin entwickelt. Ausgangspunkt war die Überlegung, das Do It Yourself Innenraum-Gestaltungskonzept auf die Straße zu transportieren. Die selbstgebaute Tische und Regale im Innenraum von Kahma sollten nach außen gespiegelt werden. Ein weiterer Punkt ist das Einführen von Grünflächen entlang der versiegelten Schwabstraße. Die Grünelemente des Parklets dienen als Begrenzung und Schutz von der Straße und werden von weit weg erkannt. Gleichzeitig sind sie

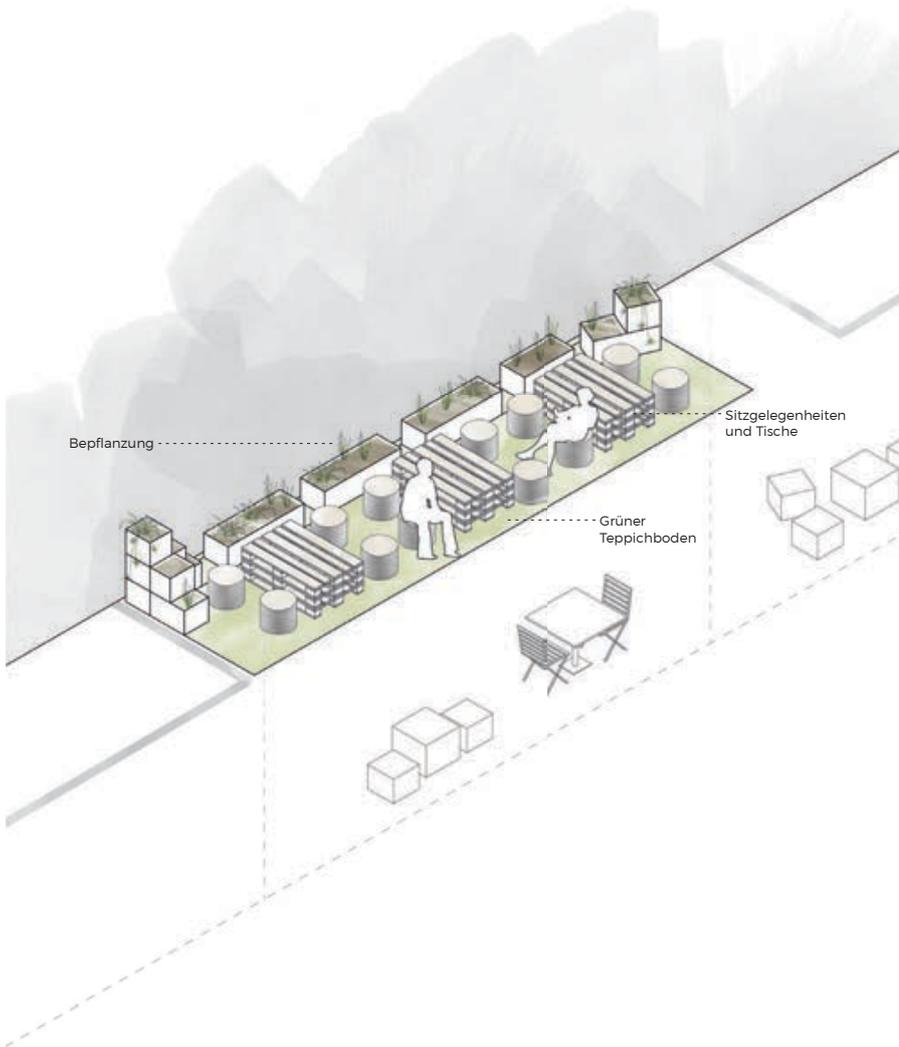


Abb. 58: Some Comfort



Abb. 59: Belegte Sitzplätze beim Eröffnungsrundgang

in der Höhe begrenzt, um eine Sichtbarkeit des Schaufensters auch von der gegenüberliegenden Straßenseite zu gewährleisten. Das Parklet bietet Sitzmöglichkeiten für einzelne Personen und Gruppen, und lädt durch die Anordnung der Sitze ein, sich zu unterhalten, auszuruhen oder auch einen "Kaffee To Go" im Freien zu genießen.

Nutzung und Reaktionen

Zunächst war eine Zusammenarbeit mit mehreren Pat*innen geplant, da im ausgewählten Straßenabschnitt mehrere kleine Geschäfte zu finden sind. Allerdings herrschten verschiedene Vorstellungen über die Gestaltung und Funktion des Parklets, sowie unterschiedliche Bereitschaft sich auf das Projekt verbindlich einzulassen. Da die Geschäftsleiterin des Kosmetikcafés das Parklet schließlich auch finanziell durch den Kauf von Material förderte, während die benachbarten Geschäfte nicht bereit waren ebenfalls etwas beizusteuern, war eine gemeinsame Bespielung des Parklets durch mehrere Parteien nicht mehr umsetzbar. Im Nachhinein zeigte der Inhaber eines zuvor nicht involvierten anliegenden Geschäftes Interesse an einer potentiellen Teilnahme:

„Ich finde das Projekt total gut. Hier gibt es eh zu viele Autos. Aber ich hätte auch ein paar Ideen gehabt und hätte gerne unterstützt.“

Die Patin erwartete, dass sie die Fläche als Außenbereich nutzen und dementsprechend gestalten kann. Eine Shisha-Lounge und ein Barbecue-Bereich wurden zunächst eingeplant, um Passant*innen zu locken. Dies widersprach der Absicht des Projektes öffentliche Räume zu schaffen. Letztendlich wurde mit der Studentin daher ein gestalterischer

Kompromiss ausgearbeitet. So wurde eine Abstellfläche für Kinderwagen und Fahrräder, sowie eine Bepflanzung mit Kräutern ergänzt. Letztere fiel jedoch sehr gering aus und war daher nicht wahrnehmbar.

Aus den Beobachtungen wurde festgestellt, dass das Parklet abends besser besucht wurde, als tagsüber. Außerhalb der Öffnungszeiten des Geschäfts - nach dem Feierabend - gingen Leute privat hin, brachten ihre Getränke mit und unterhielten sich. Andere setzten sich alleine auf das Parklet, um kurz zu telefonieren oder zu rauchen. Das Parklet wurde oft als Raucherbereich genutzt - sowohl von den Gäst*innen des Kosmetik-Cafés, als auch von Passant*innen. Aschenbecher wurden vom Kosmetikcafé auf das Parklet gestellt und über Nacht gelassen, um das Parklet sauber zu halten. Es wurde auch beobachtet, dass Kund*innen des benachbarten Waschsалons auf dem Parklet auf ihre Wäsche warteten, oft nachdem sie sich von Kahma einen Kaffee zum Mitnehmen geholt hatten. Das deutet darauf hin, dass das Parklet auch für die Kunden des Waschsалons einen Mehrwert generierte, obwohl es nicht direkt davor stand.

Rund um das Parklet in der Schwabstraße gab es sowohl positive, als auch negative Reaktionen. Es erzeugte viel Aufmerksamkeit. Es wurden zehn Beschwerden von Anwohner*innen, aber auch von anderen Gastronomen bei der Polizei eingereicht, wie die Patin berichtete. Die negativen Stimmen wurden gegenüber dem Kosmetikcafé oft persönlich beleidigend formuliert. Auf der Facebook-Seite von Kahma entwickelte sich sogar ein regelrechter Shitstorm. Andererseits bekam die Patin auch positive Resonanzen, vor allem freuten sich die Leute über den tollen Bereich im Freien.

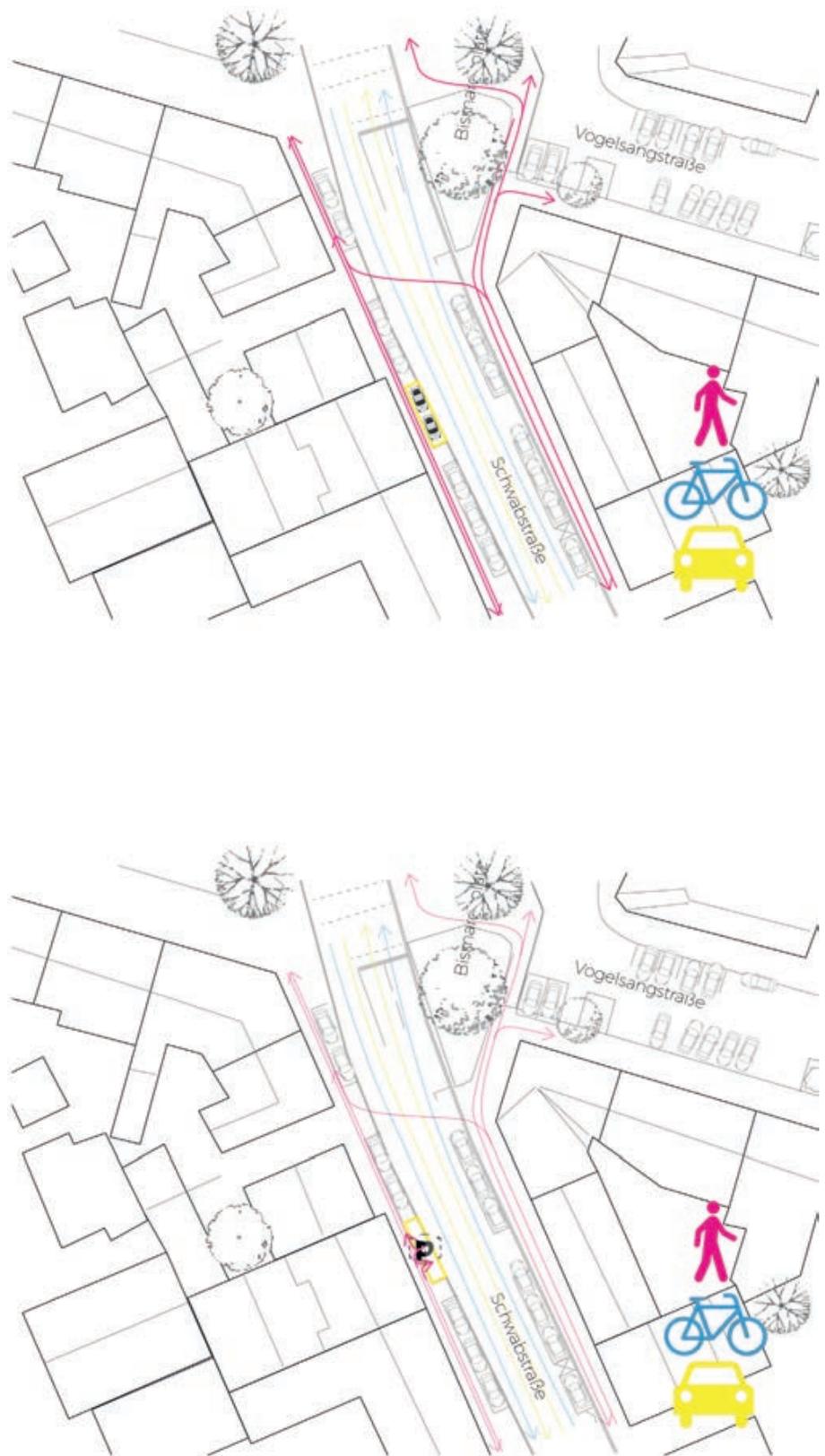


Abb. 60: Bewegungsmuster in der Schwabstraße ohne und mit dem Parklet

Einige Gegner*innen konnten sich nicht vorstellen, wie man sich an eine stark befahrene Straße setzen kann. Eine Anwohnerin teilte ihre Meinung in der Feedback-Mailbox mit:

"[...] Zudem frage ich mich, ob sich tatsächlich jemand freiwillig an die Schwabstraße setzen möchte, wo neben den vielen Autos im 10min-Takt der Bus an einem vorbei fährt und regelmäßig laute Einsatzfahrzeuge die Straße im überhöhten Tempo vorbeibrausen."

Dieser Kommentar deutet darauf hin, dass ein Problembewusstsein bezüglich der Schwabstraße besteht, aber die Parklet-Intervention nicht als Anstoß für eine alternative fußgängerfreundliche Umgestaltung des Straßenraums verstanden wurde.

Die Aufmerksamkeit, die das Parklet erreichte, wirkte sich im Sinne einer Umfeldaufwertung und erhöhten Sichtbarkeit positiv auf das Kosmetikcafé aus. Das Parklet fungierte sozusagen als Marketing Tool - das Geschäft fiel manchen Leute beim Vorbeilaufen zum ersten Mal auf, berichtete die Geschäftsführerin. Laut Einschätzung der Patin gab es während der drei Monate ca. 10-15% mehr Gäste. Das in das Parklet investierte Geld (das Café beteiligte sich finanziell an der Umsetzung) habe sich aber nicht ausgezahlt.

Dies zeigt, dass das Parklet von der Geschäftsleiterin auch als ökonomischer Faktor wahrgenommen wurde. Allerdings nicht als Außengastronomie, da keine direkte Bewirtung stattfand, sondern als zusätzlicher Platz und Sitzgelegenheiten für Gäst*innen im Freien im Sinne einer gesteigerten Aufenthaltsqualität. Einige Kund*innen des Kosmetikcafés hatten sich schließlich schon länger einen größeren Außenbereich vor dem Laden im Sommer gewünscht, da sie "lieber etwas

Schönes und Grünes" betrachten wollten, als ein parkendes Auto.

Erkenntnisse

Mit dem Parklet in der Schwabstraße wurde die Situation geprüft, welche Auswirkungen ein frei zugänglicher Aufenthaltsbereich auf lokale Geschäfte hat und ob Synergien entstehen. Aus den durchgeführten Beobachtungen und dem persönlichen Austausch mit den im Prozess involvierten Akteuren*innen ist abzuleiten, dass die Aufenthaltsfläche in unmittelbarer Nähe eines Geschäftes nicht zwangsläufig zu einer Erhöhung der Besucher*innenzahl führt, welche die Investition marktwirtschaftlich rentabel werden lässt. Der generierte Mehrwert liegt dagegen in einer angenehmen und einladenden Atmosphäre für die Kund*innen und Passant*innen sowie in der Aufwertung des Straßenraums, von welchem unterschiedliche Parteien profitieren.

Das Parklet befand sich auf der stark befahrenen Schwabstraße in einer städtebaulich äußerst schwierigen Situation in der es *'fragwürdig war, ob sich jemand freiwillig dorthin setzen würde'*. Hier bieten sich unterschiedliche Möglichkeiten an, mit dem Problem umzugehen. Man kann bauliche Lärmschutzmaßnahmen ergreifen (siehe Parklet in der Hasenbergstraße), man kann die Straße beruhigen, oder man kann sich dafür entscheiden den Straßenlärm zu akzeptieren und einfach "auszuhalten". Bei diesem Parklet wurde sich für die Strategie des Aushaltens entschieden. Es hat sich gezeigt, dass diese Strategie zwar nicht von jedem aber eben doch von manchen angenommen wurde. Gerade bei geringen verfügbaren Mitteln kann diese Strategie also durchaus zielführend sein, um einen Ort aufzuwerten. Siehe hierzu auch den Punkt "Parklets

an lauten und stark befahrenen Straßen - und die Alternativen." in Kapitel 9.

Die Absicht mehrere Pat*innen für das Parklet zu gewinnen scheiterte an unterschiedlichen Vorstellungen wie das Parklet platziert und genutzt werden sollte und mangelnder Kommunikation. Der Projektleitung von Seiten der Universität, Parklets für Stuttgart und der Studentin ist es aufgrund der zeitlichen Knappheit und der begrenzten Ressourcen nicht gelungen die Parteien moderierend zusammenzubringen. Schließlich wurde das Parklet durch lediglich eine Patin betreut, wodurch weitere Entwicklungsmöglichkeiten ausgeschlossen wurden.

Nach der Umsetzung des Parklets, wurde die vorher nur mittels Bildern und Worten kommunizierte Idee konkret und erfahrbar. Einige benachbarte Geschäfte erkannten daraufhin das Potential einer Umfeldaufwertung durch ein Parklet und zeigten sich interessiert an eigenen Parklets. An diese Ausgangslage lässt sich anknüpfen, um mit mehreren Geschäften gemeinsame Parklets zu initiieren von denen Geschäfte, Anwohner*innen, Passant*innen und Kund*innen gleichermaßen profitieren. Dies ist beispielsweise bei den Parklets in der Langen Straße, Gutbrodstraße oder Sophienstraße in Teilen gelungen. Voraussetzung hierfür sind natürlich organisierende Personen, welche einen Partizipationsprozess mit der entsprechend längeren Planungszeit durchführen und die breite Kommunikation der Möglichkeit, z.B. durch einen Aufruf für eine gemeinsame Durchführung urbaner Interventionen.



Abb. 61: Vorher und Nachher der Schwabstraße



Parklet auf dem Schützenplatz - „Casa Schützenplatz“

Gestaltung und Realisierung: Jesús Martínez Zárate

Pate: Privatperson

Das Parklet entstand in der Mitte des "Platzes", der als reine Park- und Verkehrsfläche gestaltet ist. Die Gestaltung des Parklets - eine Art Wohnzimmer in den Umrissen eines blauen Satteldachhauses - repräsentiert eine Wohnfläche, die zwei Parkplätze im öffentlichen Raum beansprucht. Die Innenwände dienen als interaktive Ausstellungsflächen für Zukunftsvisionen für den Schützenplatz und können mit Kreide beschrieben werden. Das Parklet bietet Anwohner*innen und Passant*innen Platz zum Verweilen, Kommunizieren, Diskutieren, Workshops abzuhalten, Installationen zu realisieren oder Nachbarschaftstreffen zu organisieren.

Um das Parklet herum entwickelte sich eine eigenständige und noch fortlaufende Dynamik in der Nachbarschaft. Der Pate, ein Nachbar des Schützenplatzes sowie der für die Gestaltung und Realisierung zuständige Student förderten mit vielen Veranstaltungen auf dem Parklet Kommunikation und Austausch darüber, wie der Schützenplatz in Zukunft gestaltet werden könnte.

Standort

Der betrachtete Standort befindet sich im Kernviertel am östlichen Ende des Bezirks Stuttgart Mitte. Das Quartier ist geprägt von einer Blockrandbebauung und Gründerzeitbauten am Hang, von diagonal angelegten Straßen, von für Stuttgart typischen Stäffele, welche die Halbhöhenlage mit der Innenstadt verbinden und nicht zuletzt von der Nähe zur sogenannten Kulturmeile, der stark befahrenen B14 und der Baustelle Stuttgart21.

Um dem Schützenplatz herum findet sich vorwiegend Wohnnutzung. Wenige Ausnahmen bilden Geschäfte

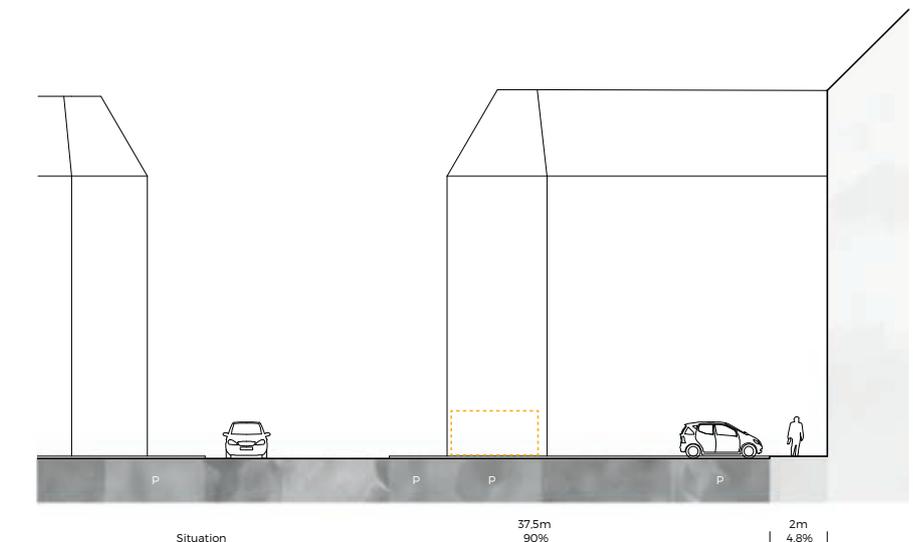


Abb. 62: Querschnitt des Schützenplatz (angeschnitten)

in der Erdgeschosszone der Urbanstraße unterhalb des Schützenplatzes - ein Kiosk, ein Dönerladen, eine Bäckerei, ein Modeatelier, ein Handy-Reparaturshop, ein Café am Kernerplatz. Ein Großversorger oder kleinere Supermärkte sind in der näheren Umgebung nicht zu finden. Prägnante Bauten sind das türkische Generalkonsulat, das Hotel und Ministerialbauten am Kernerplatz, sowie die Musikhochschule in Richtung Staatsgalerie.

Das Kernviertel ist gut an das öffentlichen Verkehrsnetz angeschlossen. Mit vier U-Bahn Stationen und insgesamt elf U-Bahn Linien in einem Umkreis von 800m, dem Hauptbahnhof mit sieben S-Bahn Linien in 500m Entfernung, hat die Gegend um den Schützenplatz das Potential eines fußgängerfreundlichen Viertels mit kurzen Wegen. Die Sängerstaffel und die Emil-Molt-Staffel schließen an den Schützenplatz an und erweisen sich als grüne Achse, die in die Innenstadt führt und teilweise Sitzmöglichkeiten bietet. Die Haußmannstraße oberhalb des Schützenplatzes zeichnet sich durch eine Fußgängerpromenade mit einem Ausblick über die

Innenstadt aus. Im Kontrast dazu sind die Straßen in der Umgebung versiegelt und vom Auto dominiert, auch die beiden "Plätze" (Kernerplatz, Schützenplatz) sind reine Verkehrsflächen.

Im Falle des Schützenplatzes soll sich dies in näherer Zukunft jedoch ändern und der Platz soll umgestaltet werden. Ursprünglich sah die Planung der Stadt die Einrichtung eines Kreisverkehrs, ähnlich wie am Kernerplatz vor. Hiergegen formierte sich allerdings Widerstand von Seiten der Anwohnenden. Die Erfahrungen mit dem Kernerplatz zeigen, dass ein Kreisverkehr für die Bürger*innen nicht als öffentlicher Raum nutzbar ist und auch die Wegeverbindung zwischen den beiden Staffeln noch weiter zerschnitten würde, als es sowieso schon der Fall ist. Die Anwohnenden bildeten daher eine Initiative und forderten einen Platz mit Aufenthaltsqualität. Die Stadtverwaltung zeigte sich offen für die Forderungen und überarbeitete die Planung im Dialog mit den Bürger*innen. Die momentane Planung sieht eine zusammenhängende Platzfläche und zwei Baumreihen vor, welche die Verbindung der beiden Staffeln betonen. Die Zahl der Stellplätze wird reduziert.

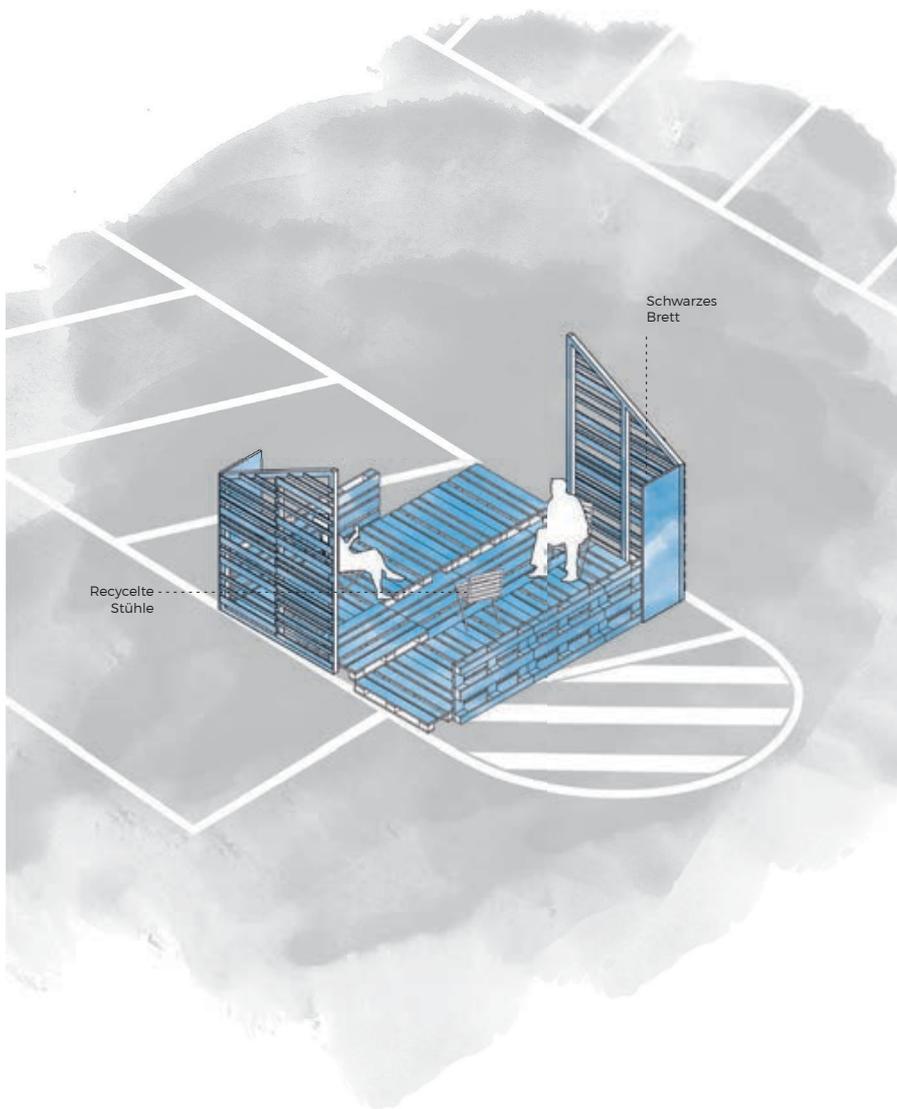


Abb. 63: Casa Schützenplatz

Die Umbauarbeiten werden voraussichtlich erst 2019 beginnen, weswegen noch genügend Zeit ist, um mit Fragen der detaillierten Gestaltung und Nutzung zu experimentieren und die Ergebnisse in die Planung einfließen zu lassen. Die Parkletintervention wurde ohne Vorkenntnis dieser Entwicklung geplant und traf daher auf fruchtbaren Boden.

Konzept

In einem ersten Schritt wird eine langfristige städtebauliche Vision für eine Umgestaltung des Schützenplatzes entwickelt, welche den Parkplatz zu einem städtischen Platz werden lässt. Der Vorschlag des Studierenden zeigt eine Reduktion des Straßenraums, sowie eine Reduktion der Parkplätze, wodurch 37% mehr öffentlicher Raum gewonnen werden. Die wegfallenden Parkplätze könnten durch ein Car-Sharing-Angebot kompensiert werden.

Aufbauend auf dieser Vision wird ein Konzept entwickelt, wie man mit den Anwohnenden in Austausch kommen kann um gemeinsam weiter an einer Perspektive des Platzes zu arbeiten. Hierfür entsteht das Parklet "Casa Schützenplatz", das als Pavillon und Ausstellungsraum für diesen Vorschlag dient. Aus recycelten Paletten und neuem Bauholz wird ein Parklet in Form eines abstrahierten einfachen Hauses mit Giebeln konstruiert. Der Boden staffelt sich in zwei Ebenen, um das Gefälle des Platzes auszugleichen. Die unterschiedlich hohen Wände sind offen und lichtdurchlässig und lassen vielfältige Sichtbeziehungen zu, wodurch ein heller und freundlicher "Innenraum" entsteht, der zum Wohnzimmer wird. Recycelte Stühle und ein Tisch laden zum Verweilen ein, Bücher können



Abb. 64: Die mit Tafelfarbe gestrichene Wand war schnell mit Kommentaren gefüllt



Abb. 65: Anwohner*innen ergänzen das Parklet mit Möbeln, Büchern...

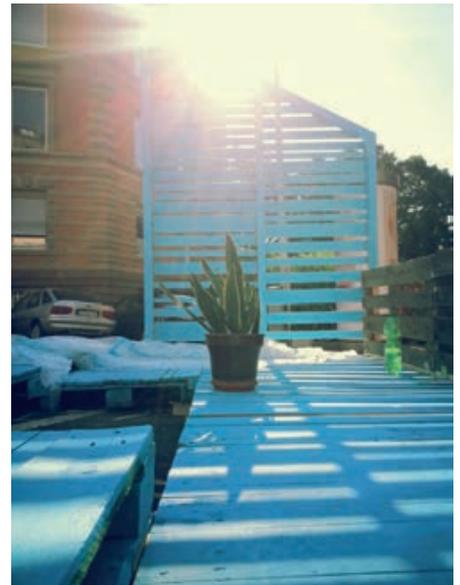


Abb. 66: ... und Pflanzen

getauscht werden. An den Wänden werden die Visionen für den Schützenplatz wie Bilder ausgestellt und sollen dazu anregen sich Gedanken zu machen, wie der Schützenplatz auch sein könnte. Eine Wand ist mit Tafelfarbe gestrichen und bereitliegende Kreide fordert dazu auf, die eigenen Ideen für den Schützenplatz niederzuschreiben.

Auch die Positionierung der "Casa" ist bewusst gewählt. Es wird in die direkte Achse zwischen den beiden Staffeln positioniert, um den Fußgänger*innen das Queren des Platzes zu vereinfachen. In diese Richtung befinden sich auch die beiden Öffnungen, durch welche man das Parklet betreten kann, während die Wände zur Straße und den parkenden Autos hin abschirmen. Der blaue Anstrich schließt das Konzept ab und lässt die "Casa" deutlich sichtbar werden. Als eigenständiges Objekt ragt sie aus der gleichförmigen Masse der parkenden Autos inmitten des Platzes heraus und wird zur Landmark für das gesamte Quartier.

Das Konzept sieht neben dem Bau des Parklets auch dessen aktive Kuratierung vor. Es wird

eine eigene Facebook-Seite (facebook.com/casaschuetzenplatz) eingerichtet, ein Logo entworfen und über den Projektzeitraum diverse Aktivitäten organisiert.

Nutzung und Reaktionen

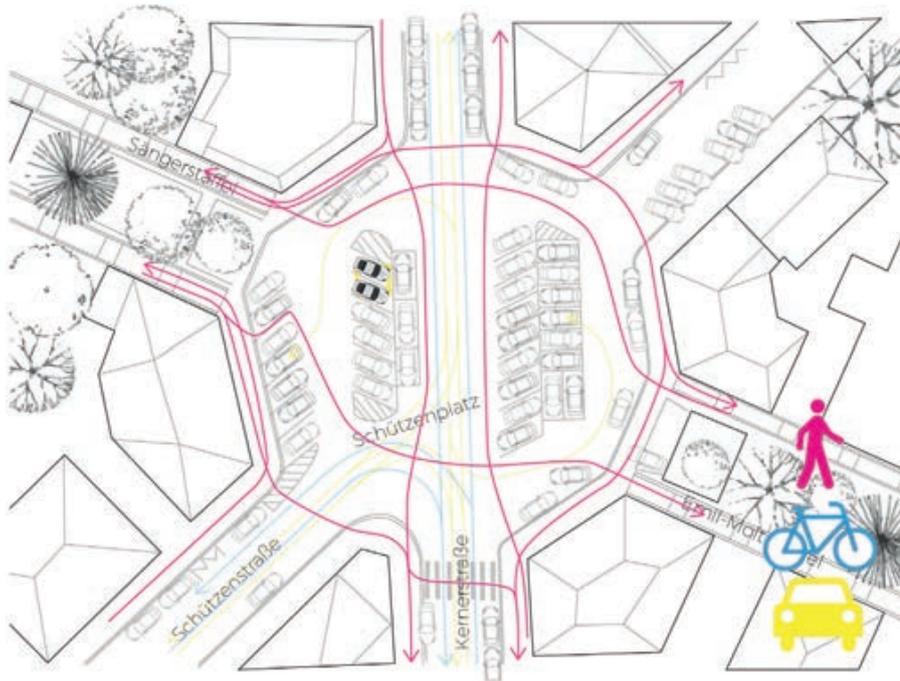
Noch während des Aufbaus, brachten die ersten Nachbar*innen Stühle und Blumen mit und setzten sich auf das unfertige Parklet. Die Tafelwand war 20 Minuten nach ihrer Fertigstellung bereits vollgeschrieben, so der Studierende.

Die Anwohner*innen beteiligten sich mit großem Einsatz an der weiteren Gestaltung und Bespielung des Parklets. In den ersten Wochen wurden noch mehr Stühle, ein Esstisch, eine Stehlampe, Blumentöpfe, etc. eingerichtet. Bücher wurden zum Austauschen hingestellt und bekamen im Laufe des Projektes ein eigenes Buchregal im Casa-Design. Das Parklet verwandelte sich schnell in ein offenes Wohnzimmer. Die Innenwände dienten als Pinnwände. Flyer von Initiativen, Veranstaltungen, etc. fanden ihren Platz auf dem

Parklet. Die Urban Sketchers, eine Gruppe aus Stuttgart, die sich regelmäßig zum gemeinsamen Zeichnen trifft, nutzten das Parklet als Ausstellungsraum für ihre Zeichnungen von den Parklets. Die eingerahmten Bilder blieben bis zum Ende des Projekts hängen und trugen zum Wohnzimmergefühl bei. Der Studierende lud zusammen mit dem Paten und Nachbar*innen an mehreren Sonntagen zum Brunch in der Casa ein. Die Menschen kamen und brachten nebst Essen und Trinken auch ihre Freunde mit. Ein Restaurant im Kernerviertel fing an einen Lieferservice auf dem Parklet anzubieten - die Parklet-Tageskarte war eine spontane Idee der Besitzer. Am Parking Day wurde schließlich ein großes Straßenfest mit Sportprogramm, Tanzveranstaltung, gemeinsamen Abendessen, einer Podiumsdiskussion und Filmvorführung unter freiem Himmel veranstaltet.

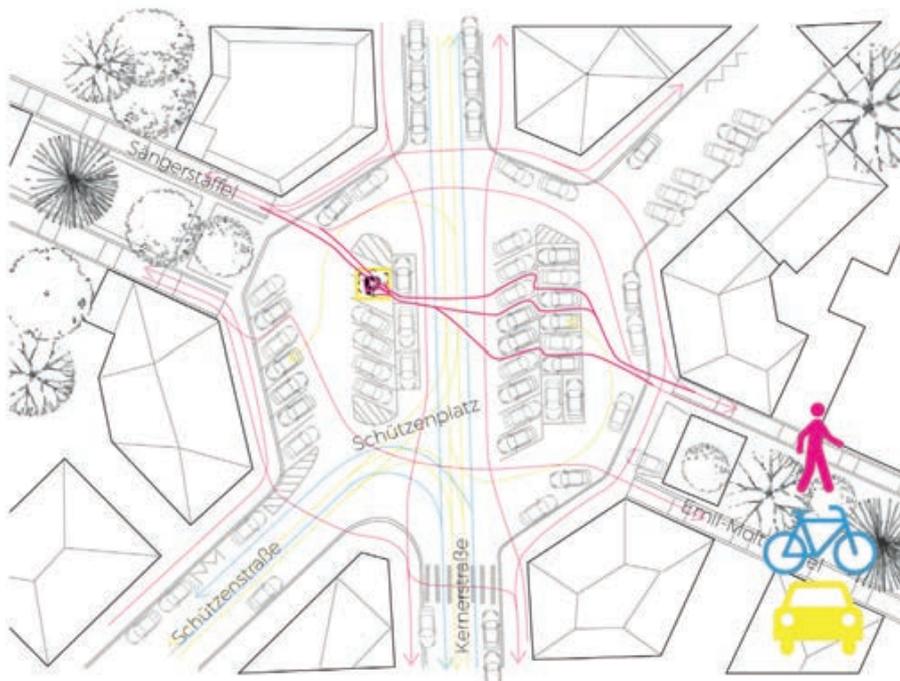
Das Parklet wurde also nicht nur passiv genutzt, sondern vor allem auch aktiv mitgestaltet und gespielt.

Allgemein konnte eine rege Nutzung des Parklets beobachtet werden und es kamen viele positive Rückmeldungen aus der



Nachbarschaft. Durch mehrere Beobachtungen zu unterschiedlichen Tageszeiten (11:00 bis 22:00) wurde eine durchschnittliche Parklet-Besucherzahl von 4,5 Personen pro Stunde festgestellt. Die Nutzer*innen gehörten sämtlichen Altersgruppen an.

Vor allem Anwohner*innen freuten sich über die neue städtische Intervention, insbesondere in Hinblick auf die geplante Umgestaltung. *Das Parklet sei wie eine kleine Vorschau auf den neuen Platz und werde von fast allen begrüßt*, schreibt ein Anwohner. *Die Leute, die in der unmittelbaren Nähe vom Schützenplatz wohnen, vernetzten sich gut, und fühlten sich für das Parklet zuständig*, erzählt der Pate. Die Rolle des Paten löste sich im Laufe der Zeit auf und es bildete sich eine Gruppe von Anwohnenden um das Parklet herum, welche eine Art kollektive Patenschaft für das Parklet einnahmen und das Bestreben um eine Mitsprache zur Umgestaltung des Platzes formulierten.



Am Anfang des Projekts gab es Bemerkungen, dass viele Nachbar*innen über das Projekt nicht informiert worden seien, obwohl Flyer in den Briefkästen der direkten Nachbarschaft verteilt wurden, die aber offenbar nicht ausreichten. Ein weiterer Kritikpunkt war das erreichte "Zielpublikum". Das Parklet sei sehr eng an dem Platz und der Bürgerinitiative ausgerichtet, teilt der Pate mit. Man hätte mit der Installation ein breiteres Publikum von Anwohner*innen ansprechen können. Das Parklet-Team kommunizierte jedoch von Anfang an die Absicht, dass das Parklet für alle da sein sollte, ohne Bevorzugungen oder Benachteiligungen. Dass eine gesellschaftliche Gruppierung mehr Interesse an dem Projekt zeigte als andere und sich für das Parklet zuständig fühlte, ergab sich aus der besonderen Situation vor Ort.

Abb. 67: Bewegungsmuster am Schützenplatz ohne und mit dem Parklet



Abb. 68: Das Parklet wird zum privaten Treffpunkt



Abb. 69: Regelmäßige Brunches beleben das Parklet und den Platz

Das Parklet kreierte eine einzigartige Atmosphäre in der Gegend und sprach Anwohner*innen an, die sonst den Schützenplatz lediglich durchqueren. Die blaue Farbe schuf ein südländisches Flair und war identitätsstiftend für das Parklet, teilten Anwohner*innen mit.

In Gesprächen mit den Nutzer*innen des Parklets wünschten sich diese ein Dach. Im Sommer fehle es an Schatten, tagsüber sei es zu heiß. Es gab insgesamt mehrere Vorschläge und Überlegungen wie man das Parklet überdachen könnte. Gegen eine Umsetzung sprachen allerdings die Genehmigungsaufgaben, da eine bauaufsichtliche Zulassung nötig geworden wäre. Aus der Bewegungsmusterana-

lyse "Vorher/Nachher" stellt man fest, dass die Zebra-Streifen am Schützenplatz kaum genutzt werden. Fußgänger*innen nehmen die kürzesten Wege. Soweit möglich, versuchen sie auf der Straße um die "Parkinsel" herum zu gehen, und nicht direkt zwischen den parkenden Autos den Platz zu überqueren. Das Parklet änderte diese Situation. Passanten*innen liefen vermehrt zur Überquerung des Schützenplatzes am Parklet entlang, um es sich genauer anzuschauen und hielten sich teils auch kurz darauf auf, um sich zu informieren.

Das Parklet schaffte es zu Zeiten des Sommerloches sogar in die Bildzeitung, welche mit "Diese Kunst killt Parkplätze" titelte und

erboste Nachbarn*innen zu Wort kommen ließ. Eine ausgewogene Berichterstattung, welche auch den Stimmen der Befürworter*innen Gehör verschaffte, war hier nicht zu erwarten. Stattdessen wurden sogar Projektkosten in Höhe von 7 Millionen € kolportiert, welche in eklatantem Widerspruch zu dem tatsächlichen Projektbudget für alle Parklets von 5000€ stehen.

Daneben war das Parklet aber auch immer wieder Gegenstand ausgewogener Berichterstattungen in Print- und Hörfunkmedien. Die Firma Bosch nutzte das Parklet auch für ein Werbeshooting und 2017 wurde es mit dem NACHBAR-OSKAR ausgezeichnet.



Abb. 70: Beim Parking Day wird schließlich der halbe Platz mit einem Nachbarschaftsfest erobert

Weiterleben

Marius Gantert

Der Studierende, der das Parklet am Schützenplatz betreute, setzte sich mit großem Engagement für das Projekt ein, welches weit über die übliche Seminarleistung hinaus ging und traf vor Ort aufgrund der geplanten Umgestaltung des Platzes auf fruchtbaren Boden. Das Parklet selbst wurde schließlich zu einem Ort, der viele informelle Begegnungen und neue nachbarschaftliche Kontakte beförderte. Das Zusammenspiel dieser Umstände sorgte dafür, dass eine neue nachbarschaftliche Vertrauensbasis aufgebaut werden konnte, welche zu einem Weiterleben des Projektes, aber vor allem auch des nachbarschaftlichen Engagements führte. Gemeinsam mit den Akteuren*innen des Reallabors, schafften die Nachbarn*innen es, eine einmonatige Verlängerung der Standzeit des Parklets zu erreichen, in welcher sie das Parklet weiter bespielten, bevor es schließlich für den Winter eingelagert wurde und nur das blaue Bücherregal als Reminiszenz auf dem Schützenplatz verblieb. Den Winter nutzten die Nachbarn*innen nun, um einen Nachbarschaftsverein zu gründen, der ein leerstehendes Ladengeschäft am Schützenplatz zur

Nutzung als gemeinschaftlichen Nachbarschaftsraum erwarb. Der für das Parklet erdachte Name „Casa Schützenplatz e.V.“, wurde von den Anwohnern*innen als Vereinsname übernommen. Auch im Rahmen seiner anschließenden Masterarbeit beschäftigte sich der Studierende mit der „Casa Schützenplatz“ als Fallbeispiel für kleinmaßstäbliche Stadtraum-Interventionen zur Regeneration urbaner Sozialräume. Für seine extensive Feldforschung verbrachte er viel Zeit am Schützenplatz und mit den Anwohnern*innen vor Ort. Ein Teil seiner Arbeit wurde im zuständigen Bezirksbeirat vorgestellt und wurde mit viel Lob und Anerkennung für ihre Gründlichkeit honoriert. Darüber hinaus wurde der Studierende als Hilfwissenschaftler im Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur eingestellt, um den neu gegründeten Nachbarschaftsverein bei der Beantragung zum Wiederaufbau des Parklets und eines urbanen Gartens als Projektkoordinator zu begleiten. Er übernahm eigenständig die Vorbereitung der neuen Planung und Abstimmung mit den Anwohnenden und der Stadt Stuttgart bis zur Abstimmung im Bezirksbeirat und Genehmigung durch das Amt für Öffentliche Ordnung, sowie die Koordination des erneuten Aufbaus.

Im Sommersemester 2017 fand ein Entwurfsseminar des Instituts für Landschaftsplanung und Ökologie zur Konzeption mobiler Begrünungselemente für den Schützenplatz mit Architekturstudierenden und Anwohnenden statt. Dabei wurden innovative Ideen für die langfristig geplante Umgestaltung des Schützenplatzes entwickelt, welche aufgrund des engen Kontaktes mit dem Stadtplanungsamt Einzug in die konkrete Planung erhalten können. Zudem wurde ein urbaner Garten, sowie eine mobile Stadtbegrünung entworfen und umgesetzt, welche nun weitere farbliche Akzente auf dem Schützenplatz bilden.

Erkenntnisse

Die Entwicklung am Schützenplatz war außergewöhnlich und ist auf das Zusammenkommen verschiedener begünstigender Faktoren zurückzuführen: Der betreuende Studierende setzte sich mit überdurchschnittlichem Engagement für das Parklet und die Nachbarschaft ein und hatte ein Konzept über den Bau des Parklets hinaus. Vor Ort traf er auf eine Nachbarschaft die schon recht aktiv war und sich für die schon beschlossene

Umgestaltung des Platzes einsetzte. Politik und die Abteilung der Stadtverwaltung welche die Neuplanung des Schützenplatzes betreut, zeigten sich offen und interessiert gegenüber dem Prozess und unterstützten diesen. In dieser günstigen Gemengelage konnte das Parklet wie ein Katalysator wirken und schuf einerseits einen Ort an welchem sich die Nachbar*innen treffen und weiter vernetzen konnten und kreierte andererseits eine Möglichkeit aktiv die Stadt mitzugestalten und zu experimentieren. Diese Entwicklung ist vorbildlich und lässt einige wichtige Rückschlüsse zu:

Das Parklet wurde aktiv kuratiert, indem dort verschiedene partizipative Aktionen stattfanden. Dies ist höchstwahrscheinlich ein Grund dafür, dass es durch viele Anwohnende sehr gut angenommen und rege wurde. (Siehe hierzu auch den Punkt "Parklets sollten aktiv kuratiert werden" in Kapitel 9)

Parklets können als Forschungs- und Analysewerkzeug, beispielsweise zur Vorbereitung von stadtplanerischen Umgestaltungsmaßnahmen aber auch in wissenschaftlichen Bereichen eingesetzt werden, um an lokales Wissen zu gelangen. Im vorliegenden Fall wurde sehr viel Wissen über den Ort, wie die geplante Umgestaltungsmaßnahme und die Ideen der Bürger*innen durch die Intervention selbst gesammelt. Das Wissen kam sozusagen von selbst auf die Forscher*innen zu, anstatt, dass es mühsam gesucht werden musste.

Daran anschließend können Parklets als stadtplanerisches Werkzeug und Ort für anstehende stadträumliche Umgestaltungsmaßnahmen eingesetzt werden. Man ist vor Ort, kommt mit einer viel breiteren Anwohner*innenschaft in Kontakt und



Abb. 71: Das kleine Parkraumwunder kommt zu Besuch



Abb. 72: Die Nachbar*innen organisieren Events wie Konzerte...



Abb. 73: ...oder ein gemeinsames Kürbisschnitzen

die Berührungängste sind gering und das Experimentieren erzielt schnelle und konkret erfahrbare Resultate die den Glauben an eine wirkliche Veränderung bei den Bürger*innen stärken (siehe hierzu auch den Punkt Parklets als neues Beteiligungs-werkzeug in Kapitel 9).

Darüber hinaus hat sich dieses Parklet als erstaunlich multifunktional herausgestellt:

Es wurde zum "Wohnzimmer", aber auch zur Plattform für öffentliche Diskussionen über die Zukunft des Schützenplatzes, die Ineffizienz des Privatautos und die Gestaltung des öffentlichen Raums, zum Treffpunkt für die Nachbarschaft, Werbeträger und "Fußgängerbrücke" über den Schützenplatz. (Siehe auch die Punkte "Parklets leisten einen infrastrukturellen Beitrag zur fußgängerfreundlichen Stadt" und "Bürger*innen wollen Verantwortung für die Stadt übernehmen - wenn die Stadt es zulässt" in Kapitel 9)

Die Zielgruppe der Menschen, die einen Bedarf an wohnumfeldnahen Treffpunkten, welche die nachbarschaftliche Interaktion ermöglichen, haben, wurde durch das Parklet exemplarisch sichtbar gemacht. Der Schützenplatz deckte hauptsächlich den Bedarf der Autohalter*innen ab und ignorierte denjenigen der Menschen, die ebenfalls einen demokratischen Anspruch auf die Fläche haben. Das Parklet hat eine Möglichkeit aufgezeigt, wie dieser Bedarf gedeckt werden kann (siehe auch Punkt Parklets schaffen wohnumfeldnahe, sichere öffentliche Treffpunkte für Groß und Klein. in Kapitel 9).



Abb. 74: Vorher und Nachher des Schützenplatz



Parklet Lange Straße 6 - „From Parking Space to Public Stage“

Gestaltung und Realisierung: Rhabanus Kaehler

Pate: Concept Store „Kauf Dich Glücklich“

Das Parklet in der zentral gelegenen Langen Straße setzt auf eine einfache und robuste Erscheinung, die durch ihre Wandelfähigkeit überrascht. Es entsteht eine Art Bühne für beispielhafte Aneignung des Straßenraums und geht dabei über die Wünsche der Patin nach öffentlichen Sitzgelegenheiten vor dem Schaufenster hinaus: Mal ist es Spielplatz, mal Terrasse, mal Dancefloor. Das Parklet bietet hierdurch vielfältigen Interpretationsraum und reagiert auf die zeitliche Dimension des Ortes. Es lässt sich dem tageszeitlichen Wandel der unterschiedlichen Ansprüche und Besuchenden anpassen und schafft somit einen Mehrwert für viele.

Gerne noch mal ein Parklet, diesmal in Beton. [...] Die Straße ist ziemlich kahl und leblos. [...] Es gibt wenige Flächen in Stuttgart, wo was passiert, wo sich Leute draußen hinsetzen. Das Parklet-Projekt bringt das Potential für eine positive Veränderung in Richtung belebte Stadträume."

Die Patin wünscht sich im Interview eine dauerhafte Veränderung des Straßenraums mit mehr Sitzflächen und Platz für Menschen.

Standort¹

Der betrachtete Straßenabschnitt befindet sich zwischen Calwer Straße und Kronprinzstraße, direkt im belebten Stadtzentrum Stuttgarts. Das Parklet in der Langen Straße entstand auf zwei Parkplätzen vor der Hausnummer 6, auf welchen eine abwechslungsreich gestaltete Parkordnung gilt. Werktags von 8 bis 18 Uhr herrscht absolutes Hal-

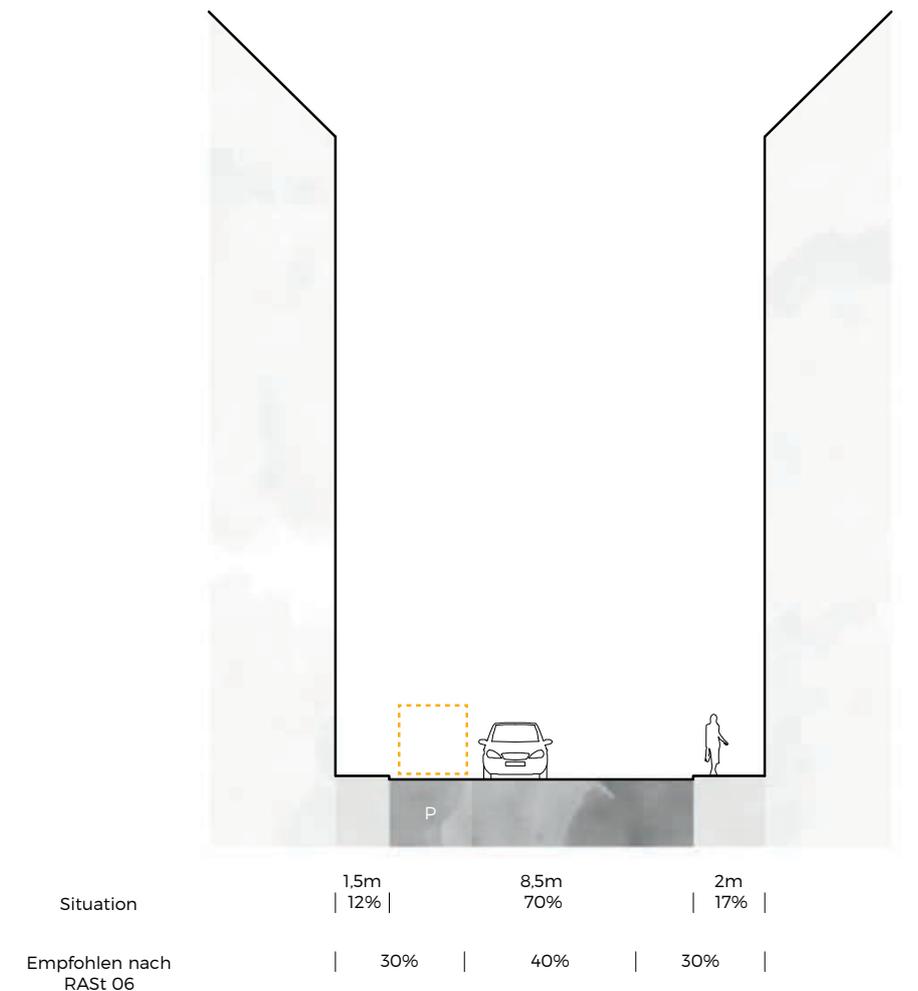


Abb. 75: Straßenquerschnitt der Langen Straße

teverbot, zwischen 18 und 22 Uhr darf anschließend für eine Stunde mit Parkschein und der Rest der Zeit sogar kostenlos geparkt werden. Diese Regelung wird auf vier Schildern kommuniziert und kräftig ignoriert. Es wird fast durchgängig auf den Stellplätzen geparkt.

Die Gegend um die Lange Straße ist geprägt von kleinen Geschäften und Gastronomiebetrieben im Erdgeschoss. Im unmittelbaren Umfeld des Parklets finden sich Cafés, Restaurants, Imbissbuden, Nachtclubs und Modegeschäfte. In den darüberliegenden Stockwerken wird gewohnt und gearbeitet. Es finden sich

also Nutzungen, welche unterschiedliche Stoßzeiten in ihrem Publikumsverkehr erfahren und die Straße daher auch je nach Tageszeit unterschiedlich prägen. Tagsüber passieren hier überwiegend Menschen die in der Innenstadt einkaufen oder ihrer Arbeit nachgehen, während nachts die umliegenden Clubs und Bars Publikum in Feierlaune anziehen. Die vielen Geschäfte sind zudem Ursache für rege Be- und Entladevorgänge.

Die Umgebung ist durch die Bus-, S- und U-Bahn Haltestelle Stadtmitte erschlossen. Mit Hauptbahnhof und Charlottenplatz sind weitere wichtige

¹ Der Kronprinzplatz wurde nach dem Untersuchungszeitraum einer Umgestaltungsmaßnahme unterzogen, weshalb sich die Rahmenbedingungen teilweise geändert haben. Der Bericht beschreibt die Situation zum Zeitpunkt der Parklet-Intervention und nicht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichtes.

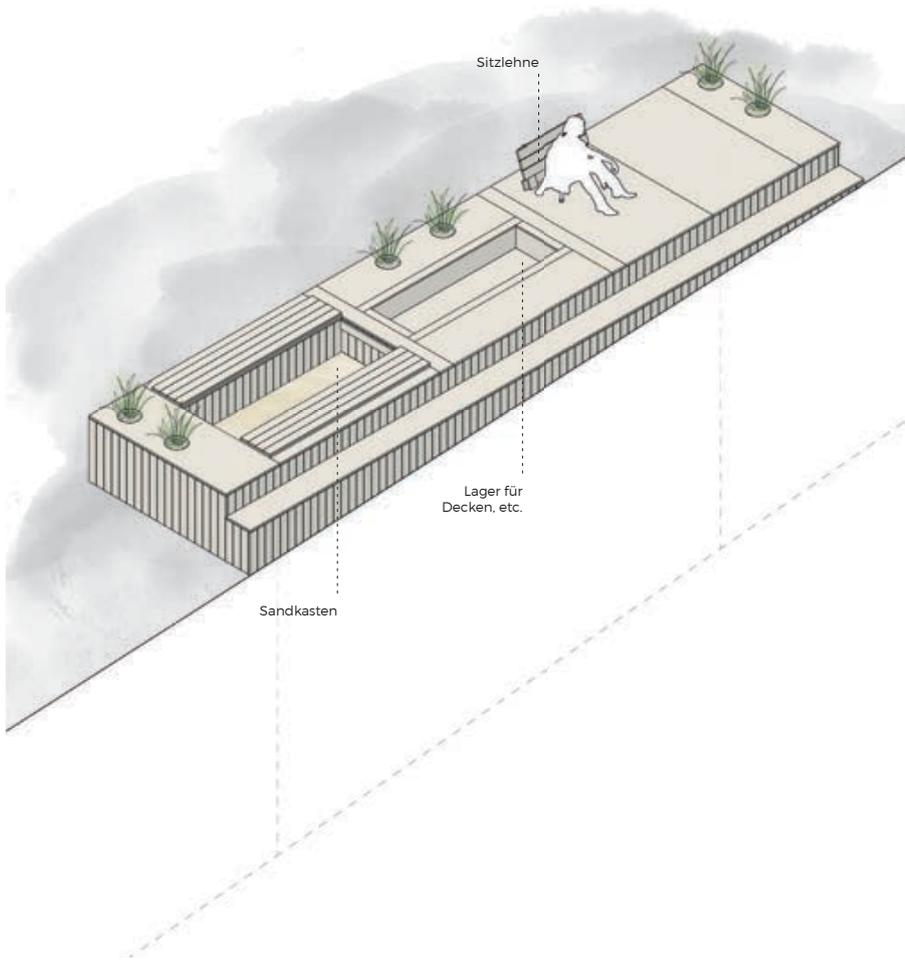


Abb. 76: From parking space to public stage

Knotenpunkte des ÖPNVs fußläufig erreichbar, auch Car- und Bikesharing-Angebote stehen zur Verfügung. Belebte öffentliche Räume in der Nähe sind die Fußgängerzonen der Königsstraße und Calwer Straße, der Hospitalhof sowie der Kronprinzplatz. Diese sind jedoch stark durch eine konsumorientierte Gestaltung geprägt und weisen kaum nutzer*innenfreundliches Stadtmobiliar auf.

Die Lange Straße verfügt über ein leichtes Gefälle und führt von der zentralen Stuttgarter Einkaufsmeile Königsstraße hoch, zur stark befahrenen Theodor-Heuss-Straße, welche Teil des City-Ringes ist, der als bedeutende Verkehrsader die Innenstadt zerschneidet. Die Lange Straße kreuzt diese Barriere und führt weiter durch das Hospitalviertel. Der betrachtete Abschnitt ist eingebettet zwischen die orthogonal dazu laufenden Calwer Straße und die Königsstraße, die beiden Straßen mit der höchsten Fußgängerfrequenz der Stadt. So funktioniert die Lange Straße als wichtige Verbindung zwischen den beiden Fußgängerzonen. Der Standort ist insofern interessant, da die Lange Straße im betrachteten Abschnitt noch einseitig befahrbar ist, jedoch Fußgängerzonen kreuzt und anschließend zur Fußgängerzone ausläuft. Der Hauptverkehr kommt hierbei von der Theodor-Heuss-Straße und fährt weiter in die Tiefgarage in der Kronprinzstraße.

Der Straßenraum der Langen Straße hat einen relativ engen Querschnitt von ca. 12m, wovon beidseitig 1,5m den Bürgersteig ausmachen. Sie ist mit fünf bis sieben geschossiger Randbebauung aus der neuerer Bauart gefasst. Die Fahrbahn wird von den parkenden Autos durch einseitiges Längsparken untergliedert. Es ist keine Begrünung oder Stadtmobiliar zu finden, die Straße ist zu 100% versiegelt. Die einzigen wenigen

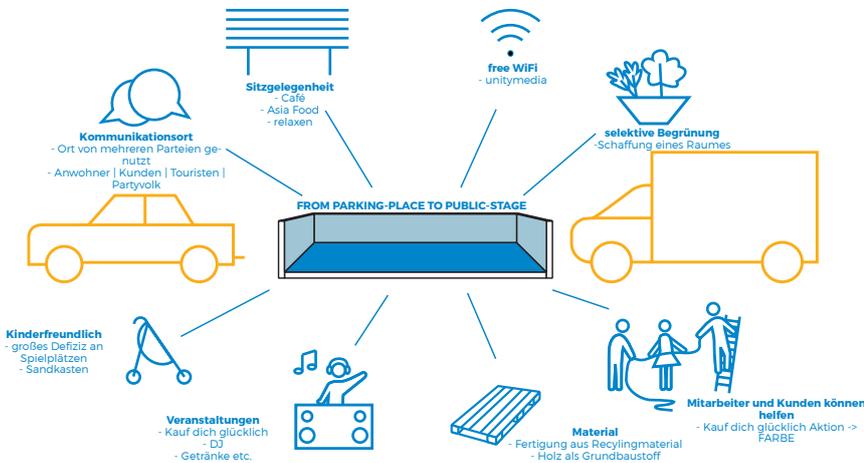


Abb. 77: Das Konzept vereint verschiedene Dimensionen



Abb. 78: Verschließbare Lagerungsmöglichkeiten im Boden ...



Abb. 79: ... und einen Sandkasten, der insbesondere die Kleinsten erfreut

Sitzmöglichkeiten in Form von Cafétischen oder Bänken bieten die ansässigen Geschäfte. Aus diesen Gründen hat die Lange Straße trotz ihrer privilegierten Innenstadtlage den wenig einladenden Charakter eines Durchgangsbereichs.

Konzept

Ziel ist es mit dem Parklet in der Lange Straße eine Bühne für Nutzungen im öffentlichen Raum zu schaffen. Die Bühne soll in Rohform eine schlichte Box darstellen, die wie selbstverständlich aus dem vorhandenen Gefälle wächst und eine ebene Plattform schafft. Zur Gehwegseite hin wird eine Stufe ausgebildet, die ein einfaches Betreten ermöglicht und in den höheren Bereichen auch als Sitzfläche genutzt werden kann. Zur Straße hin bildet die Bühne eine klare Kante aus, welche mit Bepflanzung markiert wird.

Gefertigt wird das Parklet aus recycelten Paletten, die die Unterkonstruktion bilden und mit Brettern verkleidet werden. Die Bodenfläche wird aus

Seekieferplatten hergestellt, welche von einer benachbarten Baustelle stammen. Das gesamte Parklet wird nicht weiter behandelt, sondern in der natürlichen Holzoptik belassen, wodurch sich die Materialien nach Abbau einfacher weiterverwenden lassen.

Die zurückhaltende Formensprache und solide Bauart sollen eine maximale Flexibilität auf der Plattform garantieren und zudem möglichem Vandalismus entgegenwirken. Gerade die Nähe zur Theodor-Heuss-Straße wird hier als Schwierigkeit, aber auch als Potential für eine nächtliche Nutzung gesehen. Das Parklet soll ein Objekt sein, das sich den Uhrzeiten und den verschiedenen Nutzungsansprüchen und tageszeitlichen Zielgruppen anpassen kann. Die Fähigkeit sich zu transformieren ist dabei die besondere Stärke und entscheidendes Gestaltungselement. Hierfür sind verschiedene Elemente in den Boden eingelassen und mit ausklappbaren Deckeln verschlossen. Darunter befinden sich ein Sandkasten

und ein Lager für Sitzdecken, wobei ein ursprünglich geplantes Bällebad nicht umgesetzt wurde. Die Deckel der Elemente können zudem in die Plattform gesteckt werden, um als Rückenlehne zu dienen. Die Faltelemente sollen morgens vom Paten ausgeklappt werden und zur Nutzung anregen. Bei Ladenschluss werden die Elemente eingeklappt und gesichert. Die Bühne wird dann eine robuste Box und kann als einfache Plattform oder Sitzmöglichkeit genutzt werden.

Nutzung und Reaktionen

Das Parklet erreichte sein Ziel, unterschiedliche Nutzer*innen anzusprechen. Tagsüber wurde es hauptsächlich von Kindern mit ihren Eltern, Passant*innen und Kund*innen von Kauf Dich Glücklich genutzt, abends - von Kund*innen des benachbarten Clubs Romy S und anderen Nachtaktiven.

Die Mitarbeiter*innen von Kauf Dich Glücklich kümmerten sich täglich um das Parklet: abends



Abb. 80: Bei der Eröffnung zeigt das Parklet sein Potential

stellten sie die Pflanzen in den Laden, schlossen den Sandkasten mit dem Deckel und morgens öffneten sie den Sandkasten wieder, kehrten es und stellten Pflanzen darauf und rollten die Sitzteppiche aus.

Das Parklet war ein Eye-Catcher. Menschen kamen gezielt zum Parklet. Die Straße war belebter, Menschen hielten sich auf und neben dem Parklet auf. Bei gutem Wetter konnte in der Mittagspause - zwischen 12:30 und 14:30 Uhr - ein Durchschnitt von 14 Personen pro halber Stunde beobachtet werden, zwischen 16:00 und 18:00 Uhr - 18 Personen pro halber Stunde. Durchschnittlich verbrachten die Menschen neun Minuten auf dem Parklet. Die Altersverteilung der Nutzer*innen

war gemischt, wobei junge Eltern die mit ihren Kindern auf dem Parklet spielten oder sich entspannten leicht herausstachen. Das Parklet ermöglichte, dass mehr Aktivitäten auf der Straße stattfanden. Die Nutzer*innen redeten miteinander, telefonierten oder beschäftigten sich mit ihren Smartphones, rauchten, tranken Kaffee, spielten mit ihren Kindern, aßen Eis, warteten auf andere Menschen, beobachteten die Straße, hielten kurz an, um sich über das Projekt zu informieren oder Fotos vom Parklet zu machen. Es konnte beobachtet werden, dass manche Menschen auf dem Parklet auf andere warteten, mit denen sie verabredet waren. Zudem wurde das Parklet gelegentlich für kleinere Veranstal-

tungen genutzt. Es wurde ein Spielenachmittag mit jungen Eltern und ihren Kindern organisiert, ein DJ legte zu Bowle auf und am Eröffnungstag fand hier die Einweihungsfeier für das Parkletprojekt statt. Zum Abschluss am Parking Day wurde das Parklet ebenfalls noch einmal mit Musik und kleineren Veranstaltungen bespielt.

Während der Beobachtungen wurde festgestellt, dass die Gestaltung des Parklets zur Sicherheit für Kinderspiele beitrug. Kinder setzten sich mit ihren Eltern auf das Parklet und nutzten die Fläche. Obwohl das Parklet gestalterisch nur durch wenige Pflanzen von der Straße abgegrenzt war, blieben die Kinder auf dem Parklet und kletterten

nur auf der abgestuften Seite des Bürgersteigs hoch und runter.

Die Patin berichtet, dass das Parklet weniger als Bühne funktionierte, sondern vielmehr als Plattform zum Sitzen und Spielen. Während der Standzeit stellte sie keine Beschädigungen fest, da das Parklet über Nacht wie vorgesehen verschlossen wurde. Ein Problem stellte ihrer Aussage nach dagegen die Vermüllung dar, da auch hier ein Abfalleimer fehlte. Die Löcher für die Blumentöpfe füllten sich durch die vielen Nutzer*innen regelmäßig mit Müll. Der Sandkasten kam zudem besonders gut bei jungen Familien an, berichtet sie.

Bei den Raumstudien wurde zudem beobachtet, dass Autos vorsichtiger vorbeifuhren. Die Autofahrer*innen schauten was auf dem Parkplatz passierte und zeigten Interesse. Die Fußgänger*innen nutzten die Verlangsamung der Autos, um die Straße in der unmittelbaren Nähe des Parklets zu überqueren. Manche Passant*innen überquerten die Straße, nur um sich das Parklet anzuschauen und eventuell die Info-Tafel zu lesen. Menschen setzen sich auf beiden Längsseiten des Parklets. Aus ihrer Körperhaltung konnte man feststellen, dass sie sich sicher fühlten direkt neben den vorbeifahrenden Autos zur Straße hin zu sitzen. Die Straße wurde damit wieder als ein Raum wahrgenommen, der zusammen mit dem rollenden Verkehr gemeinsam genutzt werden kann.

Die Patin erzählt, dass das Parklet einen Mehrwert für die Kund*innen in der Langen Straße mit sich brachte - sie setzten sich vermehrt nach draußen. Es gab durch das Projekt auch mehr Austausch mit den benachbarten Läden. Das Parklet generierte mehr Kunden*innen und zog neue Zielgruppen an - Senior*innen und vor allem Familien, erzählt der Student. Der Umsatz

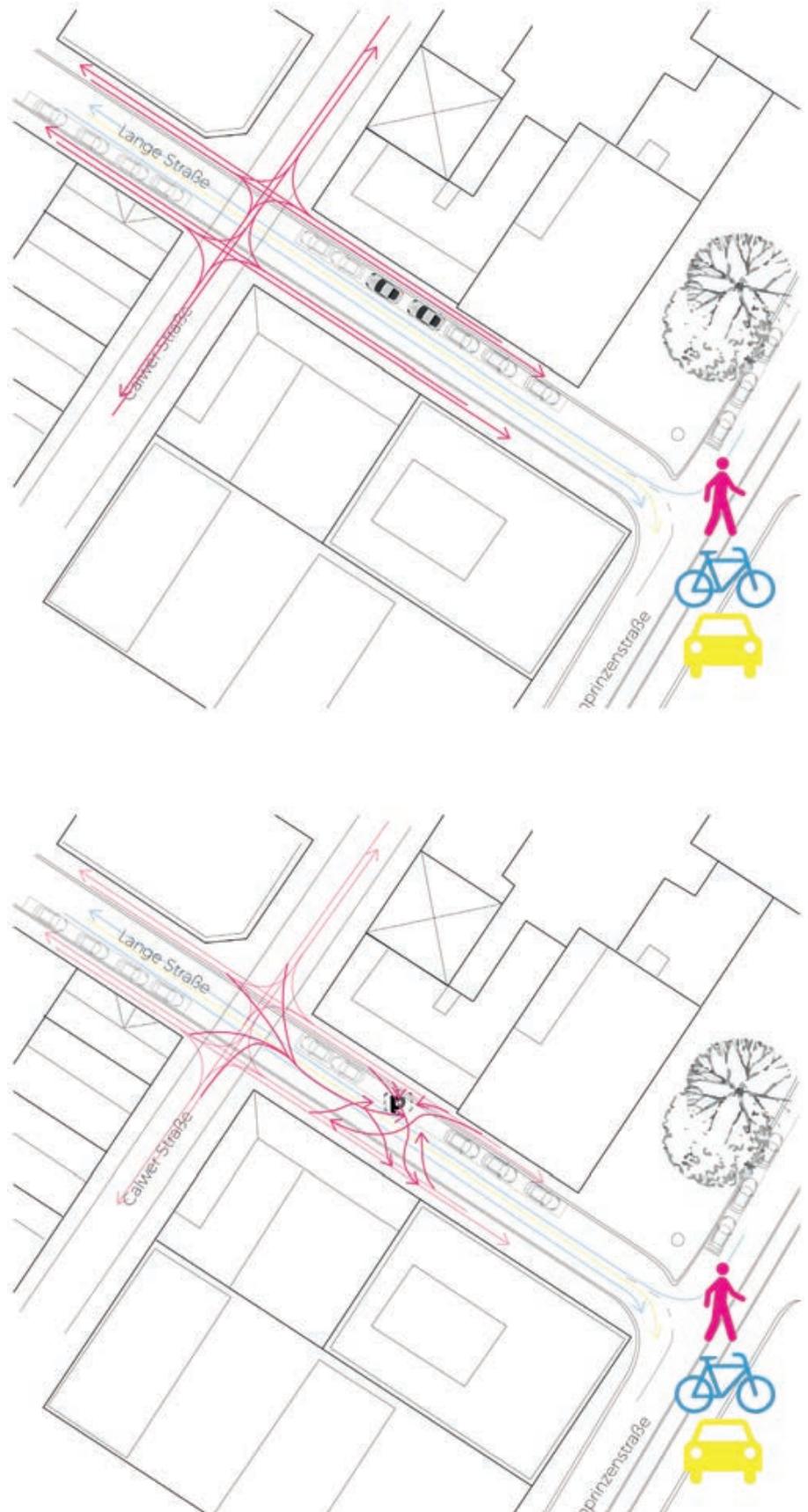


Abb. 81: Bewegungsmuster in der Langen Straße ohne und mit dem Parklet

steigerte sich, der Verkauf von Getränken erhöhte sich, teilt die Patin mit. Der Student bemerkte ebenso eine steigende Kund*innenfrequenz bei der gegenüberliegenden Eisdiele. Die Benutzung des Parklets erfolgte auch durch Kund*innen anderer, etwas weiter entfernter Läden. Der Wunsch nach öffentlichen Aufenthalts- und Pausenflächen an denen man einen Snack oder ein Getränk zu sich nehmen kann, wird an dieser Stelle deutlich sichtbar.

Weil das Parklet in einer Zone mit werktäglichem Halteverbot stand, beschwerte sich keiner über den wegfallenden Parkplatz, erzählt die Patin. Die meisten Leute fanden die Idee positiv. Die negativen Reaktionen die das Projekt in Stuttgart West hervorrief, konnten von Patin und Anwohner*innen nicht nachvollzogen werden. Zu diesem Standort wurde ausschließlich positives Feedback erfasst.

Die Stuttgarter Zeitung widmete dem Parklet einen eigenen Beitrag:

„Das Parklet lädt einfach zum Verweilen ein,“ findet Sabine Heimberger. „Wir nutzen das auch sehr oft für unsere Pausen oder für einen kurzen Plausch mit den Nachbarn. Das Parklet ist einfach so verlockend, ich bin ein großer Fan.“ Als am 29. Juni die Eröffnung der Stuttgarter Parklets stattfand, feierten fast 70 Leute zum Abschluss der Besichtigungstour aller Parklets eine Einweihungsparty auf dem Parklet vor dem Laden. Ein DJ legte Musik auf und es gab kühle Getränke für alle, gefeiert wurde bis in die Nacht hinein.“ (Schröpel, 2016)

Erkenntnisse

Das Parklet in der Langen Straße 6 genoss ein durchaus positives Feedback. Dies ist sicherlich

zum einen auf den Standort zurückzuführen. Die Tatsache, dass die belegten Stellplätze auf Parkplätzen lagen, auf welchen die meiste Zeit absolutes Halteverbot herrscht, verhindert dass dort „Besitzansprüche“ durch Anwohner*innen geltend gemacht werden. Doch die hohe Akzeptanz die rege Nutzung und die positiven Rückmeldungen lassen sich auch auf weitere Faktoren zurückführen und das Beispiel zeigt sehr gut auf, was Parklets für den Stadtraum bewirken können.

Obwohl sich ein Geschäft als Pate engagierte, wurde das Parklet als öffentlicher Raum wahrgenommen und es wurde nicht als Erweiterung der Geschäftsfläche verstanden, wie es bei manchen Parklets in der Patenschaft von Gastronomiebetrieben passierte. In der hektischen Stuttgarter Innenstadt wurde auf diese Weise ein Ort zum Verschmaufen ohne Konsumzwang geschaffen. Das Parklet förderte somit die Kommunikation im Stadtraum und das Zusammenkommen und den Austausch von Passant*innen. Und doch brachte es auch wirtschaftliche Vorteile mit sich. Es zog mehr Kund*innen an, erschloss neue Zielgruppen und der Umsatz der benachbarten Geschäfte stieg, wodurch sie gemeinschaftlich profitierten. Konflikte zwischen den Gewerbetreibenden wie bei anderen Parklets wurden hierdurch vermieden. Dies spricht für das Model Parklets in vergleichbaren Kontexten als gemeinschaftliche Umfeldaufwertung zu konzipieren. (Siehe auch Punkt „Der Konflikt mit der Gastronomie“ in Kapitel 9)

Der innerstädtisch gelegene Standort, der die unterschiedlichsten Leute anzieht, war eine Herausforderung und gleichzeitig ein Potential für das Parklet in der Langen Straße. Dass trotz des spannungsreichen Umfeldes kei-

ne Beschädigungen stattfanden, zeigt, dass sich das Konzept auf eine zurückhaltende und robuste Gestaltung zu setzen bewährt hat und die Pflege durch die Pat*innen sehr gut funktionierte. Probleme bereitete den Pat*innen vor allem die Müllentsorgung. Hier sollte zukünftig ein Mülleimer im Parkletdesign integriert werden, zudem sollte die Leerung optimalerweise in die Verantwortung der städtischen Betriebe gelegt werden.

Die Straße wurde durch das Parklet sicherer. Die Autos fuhren langsamer, woraufhin sich mehr Menschen auf der Straße aufhielten. Diese wurde also nicht mehr als Raum wahrgenommen, der durch die Trennung der Verkehrsteilnehmenden geprägt ist, sondern wurde sozusagen zum „Shared Space“ in welchem die Teilnehmenden mit gegenseitigem Respekt kommunizierten und agierten. Die Funktionalität der Straße wurde dadurch erhöht und die Flächeneffizienz gesteigert. Das Ziel das Potential der Straße als urbanen Raum aufzuzeigen wurde hierdurch direkt adressiert.

Durch die anpassungsfähige Gestaltung und die Integration unterschiedlicher Funktionen gelang es mit dem Parklet in der Langen Straße also unterschiedliche Nutzer*innen anzusprechen und somit tatsächlich urbanen Raum zu erschaffen der zur Attraktivierung der Stadt beiträgt.



Abb. 82: Vorher und Nachher der Langen Straße



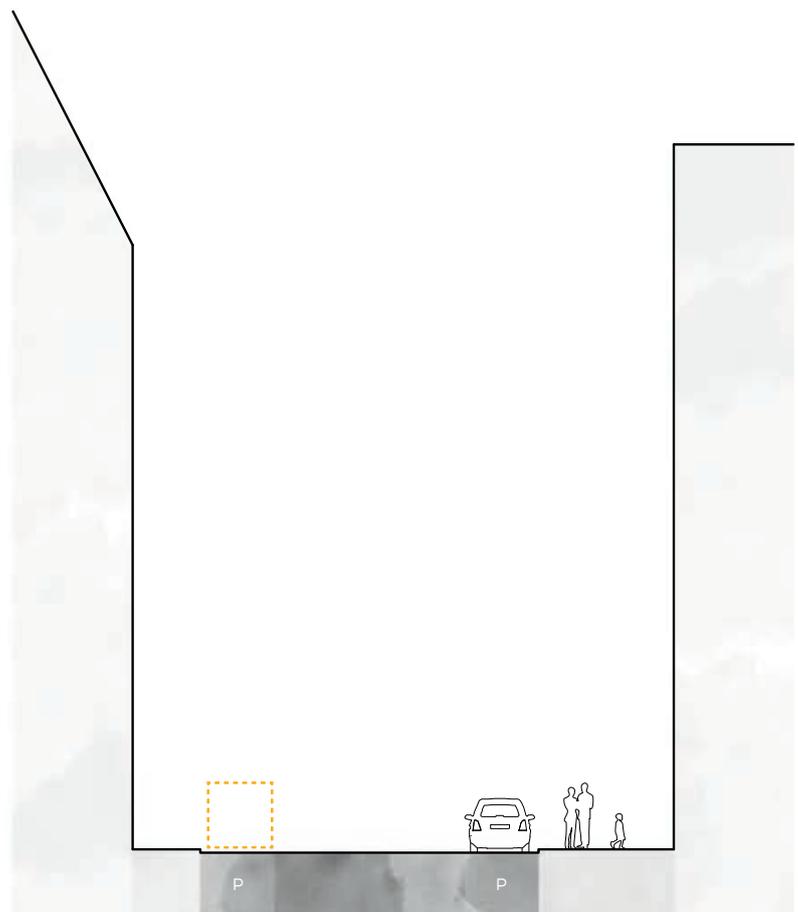
Parklet Kronenstraße 15 - „Waow!“

Gestaltung und Realisierung: Bonny Wen

Patin: Bäckerei H&F

Das Parklet in der Kronenstraße fügt sich mit seiner eleganten und minimalistischen Stahlkonstruktion in die innerstädtischen Umgebung aus zeitgenössischen Gebäuden nahe des Hauptbahnhofs. Die offene Gestaltung und die Abstufung auf zwei Ebenen ermöglichen eine Nutzung als Sitzfläche im Alltag, aber auch als Tribüne für temporäre Veranstaltungen im Stadtraum.

In der Entwurfsphase des Projekts kommunizierten das Parklet-Team und die Studentin mit Vertreter*innen der H&F Bäckerei als Patin. Im Laufe des Prozesses wurde festgestellt, dass die von parkenden Autos in Anspruch genommenen Fläche vor der Bäckerei, die als potentieller Standort definiert wurde, kein offizieller Parkplatz ist. Aus diesem Grund verschob sich der Parklet-Standort weiter in Richtung Lautenschlagerstraße. Nachdem die räumliche Zuordnung nicht mehr gegeben war, beteiligte sich die Patin nicht weiter am Projekt.



Situation	2m 12,5%	10m 62%	4m 25%
Empfohlen nach RAST 06	30%	40%	30%

Standort

Das Parklet stand in der Kronenstraße vor der Hausnummer 15, auf dem ersten Parkplatz des Parkstreifens vor der Kreuzung mit der Lautenschlagerstraße. Der betrachtete Straßenabschnitt befindet sich in Stuttgart Mitte, in der Nähe des Hauptbahnhofs. Die Kronenstraße liegt zentral in der Innenstadt und verläuft im rechten Winkel weg von der Haupteinkaufsstraße, der Königsstraße. Somit dient die Kronenstraße eher als von Hektik geprägter Zubringer zu Hauptbahnhof und Einkaufsmeile.

Die Gegend zeichnet sich durch einen hohen Anteil an relativ großmaßstäblichen Gewerbe- und Bürobauten, die innerhalb der letzten 50 Jahren entstanden sind. Die Nähe zum

Hauptbahnhof, Stadtmitte und Universitätscampus ist ein großer Standortvorteil, der zur Attraktivität und Urbanität der Kronenstraße beitragen könnte. Die belebte Erdgeschosszone beherbergt unterschiedliche Nutzungen wie etwa Fast-Food-Restaurants, Einrichtungsgeschäfte, Büros und anderen Einkaufsmöglichkeiten. Eine Lobby im Erdgeschoss eines Hotels beleuchtet abends die dann weniger belebte Straße. Nutzungsvielfalt und starke Frequentierung machen die Kronenstraße jedoch nicht zu einem zum Aufenthalt einladenden Stadtraum. Die einzelnen Läden zeigen fast keine Präsenz im Straßenraum sondern dienen vielmehr als

Vitrinen, Fußgänger*innen gehen zielstrebig vorüber. Die Kronenstraße hat einen relativ engen Straßenquerschnitt, welcher mit sieben bis acht geschossiger Bebauung räumlich gefasst wird. Die Fassaden aus Glas, Stein und Stahl wirken kühl, im Erdgeschoss übernehmen sie die Funktion eines Schaufensters, treten aber durch die klar definierte Grenze zwischen Innen- und Außenraum nicht einladend auf. Der Straßenquerschnitt hat eine Breite von ca. 16 m, davon sind auf der einen Seite 2 m, auf der anderen 4 m für Fußgänger*innen bestimmt. Die Fahrbahn ist durch beiderseitiges Längsparken untergliedert, welches nur an Ausfahrten unterbrochen wird.

Abb. 83: Straßenquerschnitt der Kronenstraße

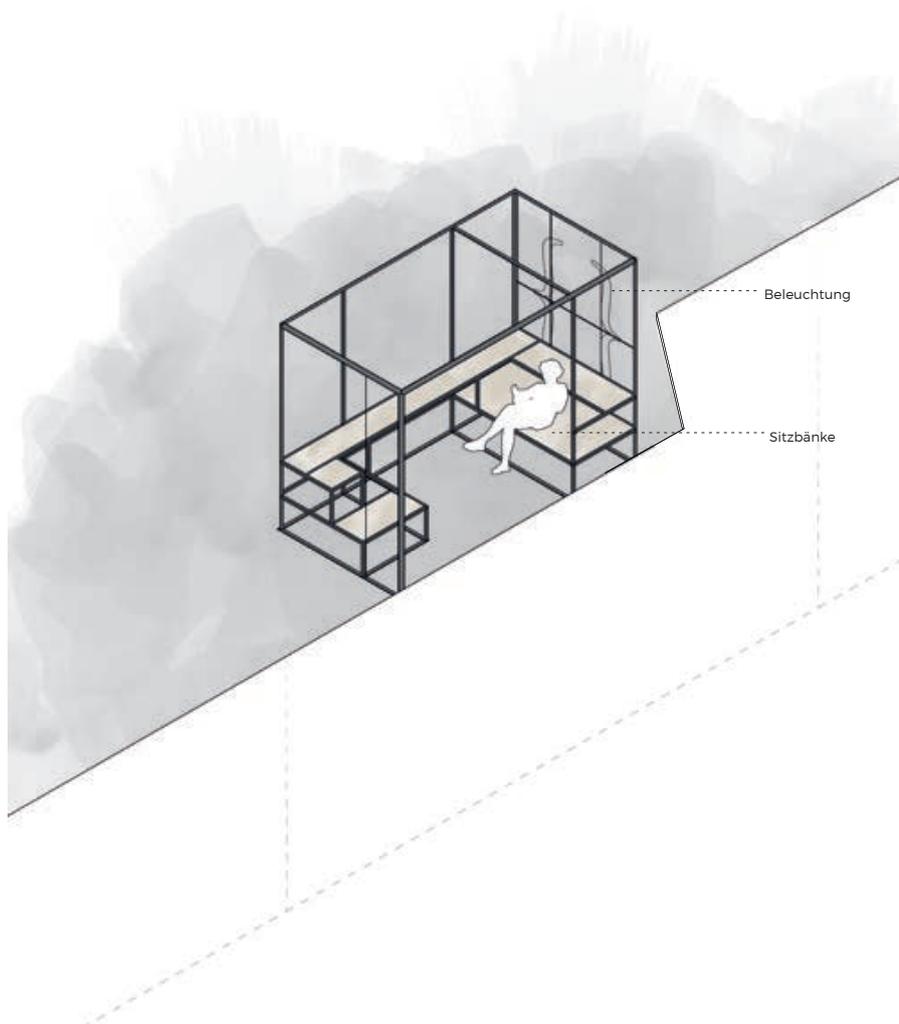


Abb. 84: Waow!

Die Kronenstraße zeichnet sich durch eine hohe Frequentierung aus - sowohl Autoverkehr, als auch Fahrrad- und Fußverkehr ist im großen Maße zu beobachten. Viele Fußgänger*innen laufen an der Kronenstraße entlang, da sie die Königsstraße, den Hauptbahnhof und die S-/U-Bahn-Station und den Universitätscampus miteinander verbindet. Drei Eingänge für S-Bahn-Haltestelle Hauptbahnhof befinden sich direkt an der Kreuzung Kronen-/

Lautenschlagerstraße.

Die Kronenstraße ist kaum begrünt. Ein paar Blumenkübel aus Stein und eine kleine Grüninsel mit einem kleinen Baum an der Kreuzung mit der Lautenschlagerstraße verschönern minimal den zugeparkten und versiegelten Straßenraum. Durch ihre Position auf dem Bürgersteig verengt die Begrünung die schon knappe Verkehrsfläche für Fußgänger*innen. In der Straße sind keine Möblierung und kei-

ne Sitzmöglichkeiten zu finden. Die Straße ist bis in die Nähe zur Fußgänger*innenzone beidseitig zugeparkt, die Fassaden und die allgemeine Straßengestaltung laden nicht zum Verweilen ein. Die Straße wird vor allem zum Transitraum.

Konzept

Bei der Ideenfindung für das Parklet beschäftigte sich die Studentin mit der Anonymität des Individuums im Stadtraum. Die Gestaltung des Parklets ermöglichte Passant*innen, sich für einen Moment aufzuhalten, die Umgebung voller Menschen und Autos in Bewegung zu beobachten und beobachtet zu werden. Die Studentin entwarf eine schlichte und filigrane Stahlkonstruktion, die das Potential für Begegnung und Austausch mit sich trägt. Die Aufteilung in unterschiedliche Ebenen bietet Sitz- und Anlehnflächen, sowie die Möglichkeit das Parklet als urbane Bühne zu nutzen, auf welcher kleine Musik- und Theaterperformances aufgeführt werden können.

Die 2,1 x 3 x 4 m große Stahlkonstruktion wurde in der Metallwerkstatt der Universität Stuttgart vorgefertigt und auf Rädern zur Kronenstraße transportiert. Die Stahlträger wurden zusammengeschweißt, die austauschbaren Grobspanplatten für die Sitzflächen angeschraubt. Das Stahlgerüst wurde um den Korrosionsschutz sicherzustellen schwarz lackiert, während die Grobspanplatten unbehandelt blieben. Dies ergibt eine elegant zurückhaltende Farbgestaltung, die sich auf die beiden Farbtöne konzentriert. Die Idee, die Parklet-Mini-Bühne mit Lichterketten zu beleuchten und damit theatral zu inszenieren, wurde nicht umgesetzt.



Abb. 85: Vorfertigung



Abb. 86: Einfacher Transport

Nutzung und Reaktionen

Die Straße ist durch die vielen Passant*innen, den Auto- und Fahrradverkehr sehr belebt und dennoch hielt sich während den Beobachtungszeiten so gut wie niemand auf oder neben dem Parklet auf. Während einer der Beobachtungen am Ende der Testphase sprach ein Passant (Student, ca. 25 Jahre alt) die Beobachtende an:

“Seit wann steht das? Ich laufe jeden Tag vorbei und sehe es heute zum ersten Mal.”

Seiner Meinung nach sei das Parklet kaum auffallend. Lediglich einmal konnten zwei Studierende beobachtet werden, die auf dem Parklet saßen und sich unterhielten. Bis auf diese Ausnahme wurde das Parklet kaum genutzt.

Die Position der Fußgänger*in-ampel an der Friedrichstraße auf der Straßenseite des Parklets führt dazu, dass der Bürgersteig auf dieser Seite deutlich frequenter ist als derjenige auf der gegenüberliegenden Seite. Fußgänger*innen überqueren die Straße dort, wo die Lücke zwischen zwei Autos breiter ist, unabhängig vom Parklet. Der größte Seitenwechsel findet unmittelbar vor der Ampel an der Friedrichstraße statt. Das Parklet führte zu keinen Veränderungen der Verkehrsflüsse.

Die Presspanplatten litten unter der Witterung und mussten schließlich entfernt werden. Dies minderte die Aufenthaltsqualität weiter und stellte keine geeignete Materialwahl dar.

Trotz der mangelnden Nutzung, wurden zu diesem Parklet allerdings auch keine Beschwerden erfasst.

Weiterleben

Das Parklet wurde nach dem Ende des Projekts im Innenhof bei einem Graffiti-Geschäft untergebracht, wo es privat genutzt wurde. Für die Nachhaltigkeitsmesse in Stuttgart im Frühjahr 2017 wurde die Konstruktion in eine Kino-Box für einen Messtand transformiert, in welchem unter anderem auch das Parklet-Projekt präsentiert wurde. Seit Sommer 2017 steht die Konstruktion im Oberen Schlossgarten und markiert eine neue E-Bike-Verleihstation.

Erkenntnisse

Die Analyse des Standortes zeigt, dass die Straße maßgeblich als Verkehrsraum, nicht aber als Stadtraum funktioniert. Zudem ist die Kronenstraße meist verschattet, was die Aufenthaltsqualität weiter verringert. Mit



Abb. 87: Schwarzer Stahl und Holz sorgen für eine elegante Optik



Abb. 88: Das Parklet wird nur selten genutzt

der Positionierung des Parklets in der Kronenstraße wurde versucht mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Das Parklet konnte dies allerdings nicht erreichen.

Ein Grund dafür ist die Gestaltung des Parklets. Zwar wurde die Schlichtheit der Stahlkonstruktion von Architekt*innen und Architekturstudierenden als elegant und vielversprechend bezeichnet, die Beobachtungen und das allgemeine Feedback zeigen aber, dass die Gestaltung die Attraktivität des Parklets nicht steigerte. Ästhetisch fügten sich die gewählten Materialien sehr gut in die kühle Umgebung ein, was dazu führte, dass das Parklet sehr unauffällig war und deshalb unbeachtet blieb. Ein gestalterisch starker Kontrast wäre gegebenenfalls eher wahrgenommen worden.

In einem Gespräch darüber, warum gerade dieses Parklet derart unauffällig ist, wurde gesagt, es fehle an optischem Schutz. Das halte Passant*innen davon ab, sich neben den fahrenden und geparkten Autos sowie den vorbeilaufenden Fußgänger*innen hinzusetzen, denn anstatt Passant*innen zu beobachten, gerät man selbst in den Fokus. Die extreme Offenheit des Parklets wirkte an diesem Ort nicht einladend. Aus dieser Beobachtung kann man folgern, dass man durch eine sich zur Umgebung hin schließende Gestaltung eine verbesserte Aufenthaltsqualität hätte schaffen können.

Das gewählte künstlerische Konzept blieb also für den Alltagsgebrauch zu abstrakt und stellte für den gegebenen Kontext keine angemessene Lösung dar. Dies bestätigt, dass kontextspezifische Gestaltung für Parklets notwendig ist. Diese darf sich allerdings nicht auf die Ästhetik beschränken, sondern muss die sozialräumliche Dimension berücksichtigen um angenommen zu werden.

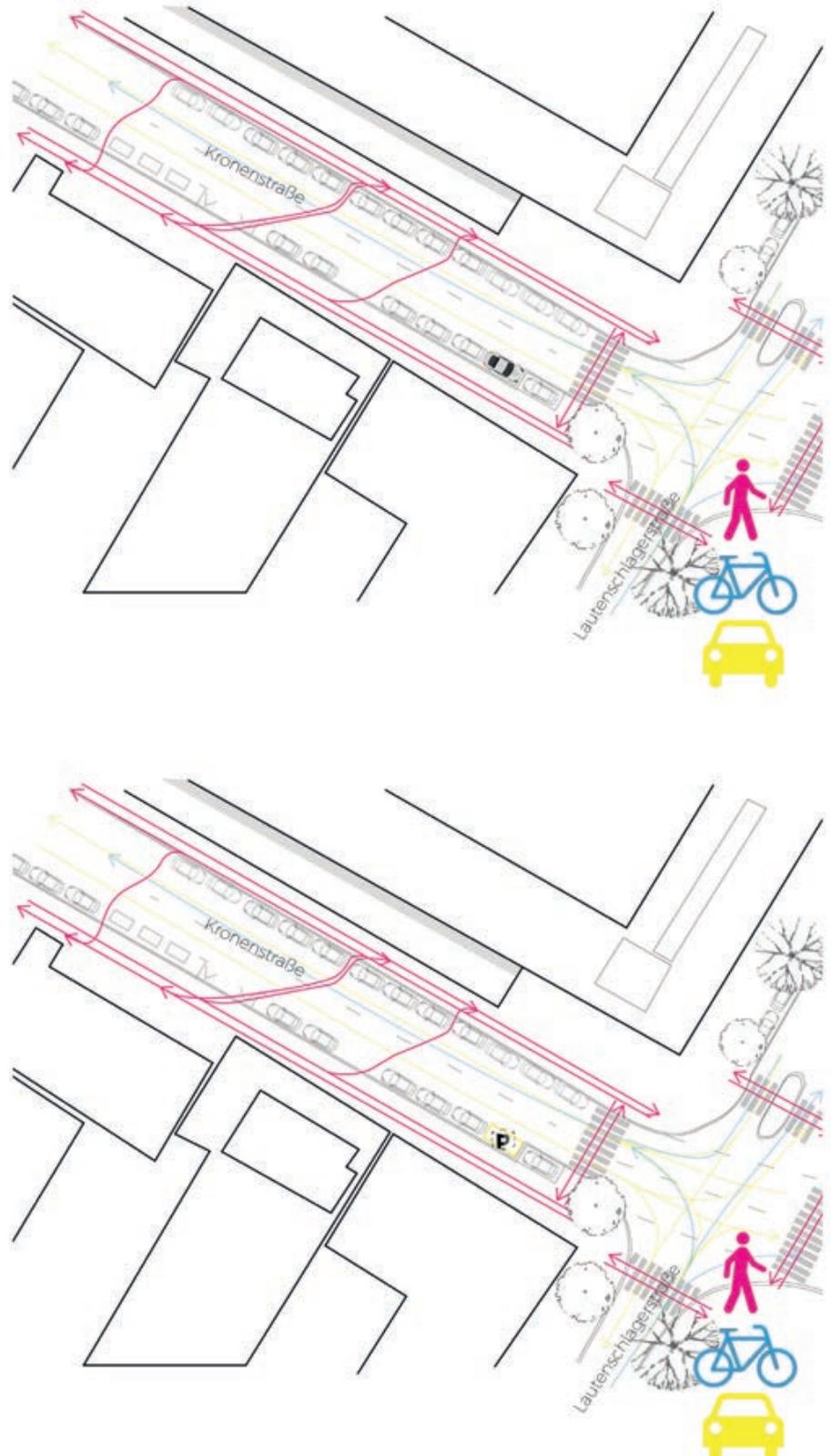


Abb. 89: Bewegungsmuster in der Kronenstraße ohne und mit dem Parklet

Hinzu kommt die mangelnde Bespielung des Parklets. Zwar sah das Konzept vor, die Konstruktion als kleine Tribüne oder Bühne für Performances im öffentlichen Raum zu nutzen, doch mehrere Bemühungen eine solche Veranstaltung zusammen mit Musizierenden oder Schauspielstudierenden zu organisieren waren leider nicht von Erfolg gekrönt. Im Vergleich zu den anderen Standorten hatte das Parklet in der Kronenstraße somit keine zusätzliche Funktion außer die einer Sitzfläche.

Dieser Effekt wurde noch durch die mangelnde Kommunikation und Einbindung der Pat*innen verstärkt, die sich nach Verschiebung des Standortes verständlicherweise nicht um eine aktive Bespielung des Parklets bemühten. Der Vergleich zu anderen Standorten zeigt, dass sich das Konzept der Paten*innen prinzipiell bewährt hat. Standorte mit aktiven Pat*innen wurden besser genutzt.

Dennoch nimmt dieses Parklet innerhalb des Experimentes eine wichtige Rolle ein, indem es als Gegenprobe zu den anderen Standorten herangezogen werden kann. Das Nichtbeachten von kontextuellem Entwerfen, mangelnder Pat*innenbeteiligung und Kuratation stärkt die Schlussfolgerung, dass diese Konzepte bei den anderen Parklets zur größeren Nutzung und Akzeptanz beigetragen haben (Siehe auch Punkte "Parklets sollten aktiv kuratiert werden", "Parklets müssen kontextspezifisch gestaltet werden" und "Bürger*innen wollen Verantwortung für die Stadt übernehmen – wenn die Stadt es zulässt" in Kapitel 9). Zudem ist die solide Stahlkonstruktion eine gute Grundlage für viele potentielle Nutzungen und hat eine Weiterverwendung gefunden.



Abb. 90: Vorher und Nachher der Kronenstraße



Parklet Sophienstraße 19 - „Thinking Colours“

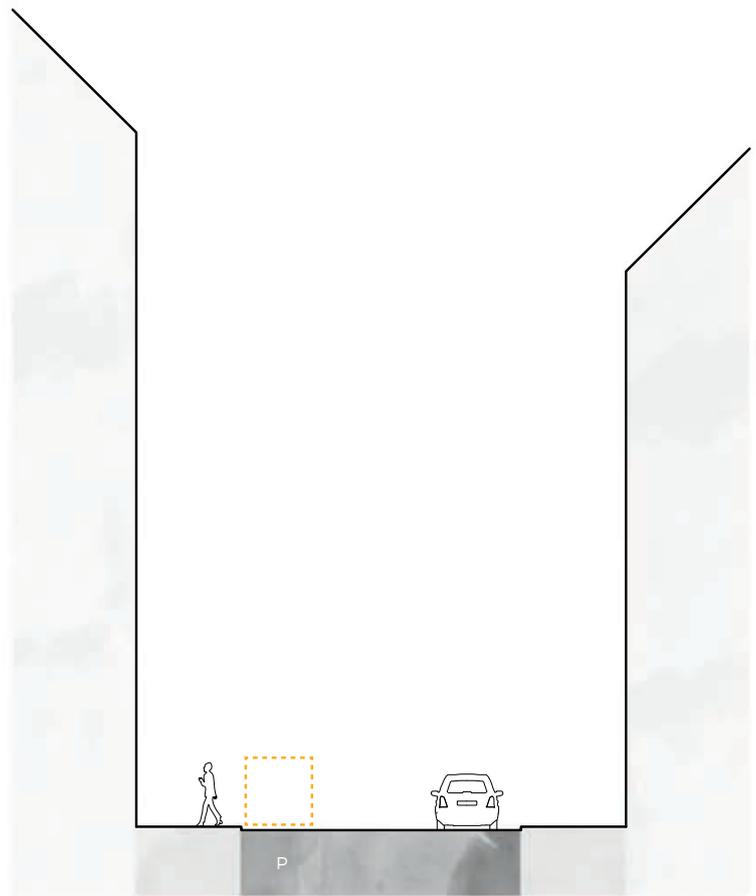
Gestaltung und Realisierung: Giulia Tucci

Pate: Gerberviertel e.V.

Das Parklet in der Sophienstraße nahm keinem Auto den Parkplatz weg, denn es stand im eingeschränkten Halteverbot. Dieser Umstand ist kaum aufgefallen, stehen doch an besagter Stelle oft widerrechtlich geparkte PKWs. Aufgefallen ist jedoch der leichte Holzrahmenbau, vor allem wegen seinem bunten Dach aus PET-Flaschen, welche mit gefärbtem Wasser gefüllt waren. Die Pat*innen für das Parklet, der Gerberviertel e.V., ein Verein von Geschäftsinhaber*innen im Gerberviertel, welche sich in Eigeninitiative um attraktive Straßenzüge bemühen, freuten sich mit dem Parklet zur Stadtentwicklung beizutragen und haben erkannt, dass weniger Parkplätze nicht weniger Kunden bedeuten.

Gerberviertel e.V.

Der Gerberviertel e.V. wurde 2013 gegründet und hat sich die kulturelle und wirtschaftliche Förderung und Gestaltung des Gerberviertels auf die Fahne geschrieben. Die zumeist kleinen Unternehmen schlossen sich unter anderem auch darum zusammen um gegenüber der Mall "das Gerber" und der Fußgängerzone in der Königsstraße weiterhin Laufkundschaft ansprechen zu können. Ein Schwerpunkt des Vereines ist deshalb die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes. Dieser sollte alle Verkehrsteilnehmende ansprechen. In den letzten Jahren hat sich im Verein eine Haltung entwickelt die nach mehr Grün, Fahrrad-Infrastruktur und Aufenthaltsbereichen im Straßenraum anstelle geparkter PKWs verlangt. Anwohnende des Viertels, so berichtet der Quartiersmanager, verfügen über private Stellplätze und Garagen, ebenfalls gleichen Parkhäuser den Parkdruck aus. Diese Haltung wird erfolgreich in der Shared-Space-Zone in der Tübinger Straße abgebildet, wie auch im Diskurs durch die Parklets.



Situation	3m 21%	8m 57%	3m 21%
Empfohlen nach RASSt 06	30%	40%	30%

Abb. 91: Straßenquerschnitt der Sophienstraße

Standort

Am Übergang zwischen Stadtmitte und Stuttgart Süd zeichnet sich das Gerberviertel als ein gut durchmischtes Viertel mit belebten Erdgeschosszonen aus, das Platz für Einzelhändler*innen, Cafés und andere Gastronomiebetriebe, aber auch für größere Geschäfte bietet. Im 19. Jahrhundert lebten vorwiegend Gerber in diesem Viertel, was ihm auch den Namen gab. Heute ist das Quartier geprägt durch die beiden Einkaufsstraßen Tübinger- und Marienstraße, sowie seit noch nicht allzu langer Zeit dem Gerber, ein Einkaufszentrum, das einen ganzen Block zwischen den besagten Straßen beansprucht und für dessen bauliche Realisi-

rung städtebaulich fragwürdige Entscheidungen getroffen worden sind. Im betrachteten Abschnitt der Sophienstraße sind in den Erdgeschossen unter anderem ein Möbelgeschäft, eine Kleiderreinigung, eine Espresso-Bar, ein Optiker und ein Lingerie-Geschäft zu finden. In den oberen Stockwerken befinden sich Büros und Privatwohnungen. Arbeit, Wohnen und Gewerbe sind im gesamten Quartier stark miteinander verflochten.

Die Gegend liegt zwischen Stadtmitte und Österreichischer Platz und ist damit gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Die Nähe zur Stadtmitte und die attraktiven Verbindungen für Fußgänger*innen, die in den

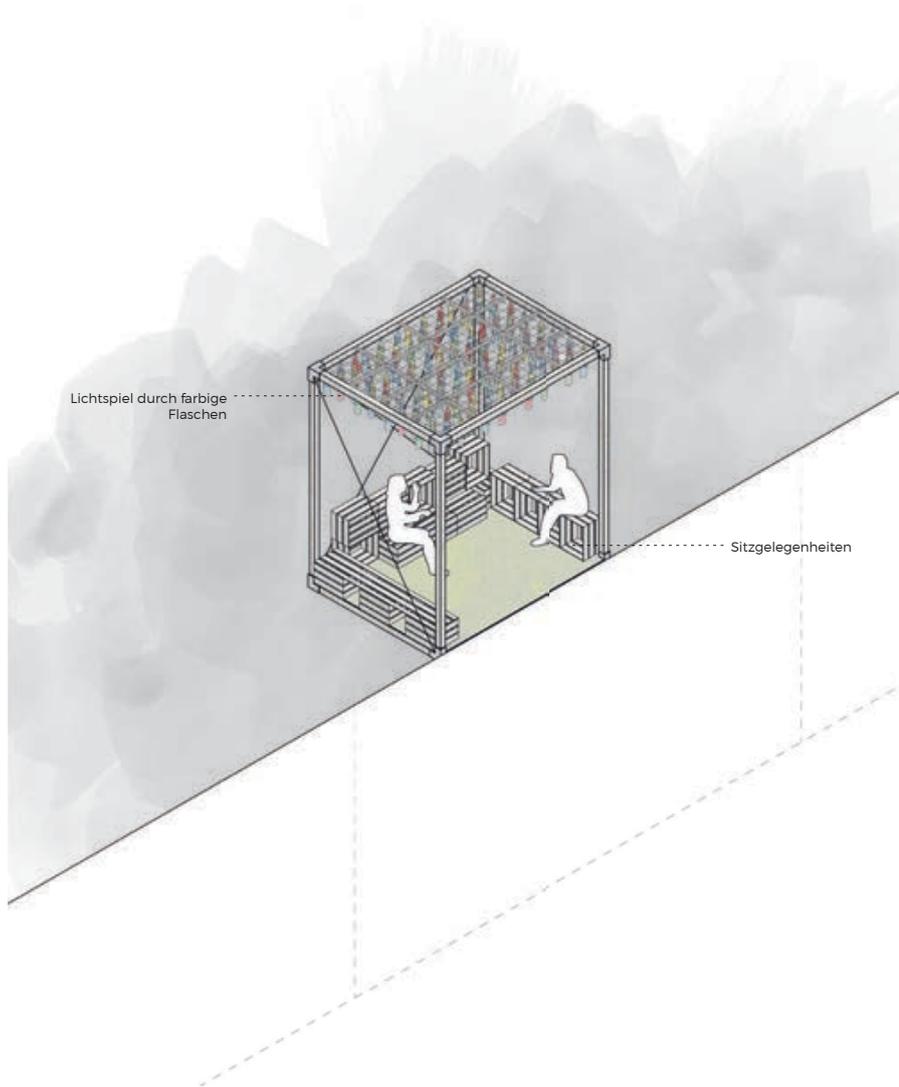


Abb. 92: Thinking colours

Süden (Tübinger Straße) und in den Westen (Marienstraße) führen, sind ausschlaggebend für die Fußläufigkeit im Viertel. Die Attraktivität der öffentlichen Räume im Gerberviertel hängt auch von der Straßenraumgestaltung ab. Die Marienstraße wird als eine natürliche Erweiterung der Königstraße wahrgenommen und ist als Fußgängerzone mit vielen Außengastronomien durchaus belebt. Die Tübinger Straße ist die angeblich erste Shared Space Zone in Deutschland, in der alle

Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt sind und Rücksicht aufeinander nehmen sollen. Die Mehrzahl an Fahrradständern, Bänken, Bäumen, Grün, sowie das eingeschränkte Halteverbot auf der Mischverkehrsfläche tragen stark zur Aufenthaltsqualität bei. Garagen und Parkhäuser im Gerberviertel gleichen die fehlenden Parkmöglichkeiten in der Tübinger Straße aus und ermöglichen Händler*innen und Privatpersonen, die noch auf das Auto angewiesen sind, dieses abzustellen. Parkdruck und

insbesondere Besitzansprüche auf öffentliche Stellplätze sind daher geringer als in anderen Vierteln. Die Querstraßen der Tübinger und Marienstraße sind weniger frequentiert und verfügen über eine größere Anzahl an Parkplätzen die dem Kurzzeitparken dienen.

Die Sophienstraße ist eine der Querstraßen zur Tübinger Straße. Optisch verbindet sie das Gerberviertel mit dem Heusteigviertel, wird aber von der Hauptstätter Straße zerschnitten. Als Einbahnstraße führt sie den Anliegerverkehr von Marienstraße zur Hauptstätter Straße, kann damit als Quartiersstraße kategorisiert werden und ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen. Der Straßenquerschnitt hat eine Breite von ca. 14 m, wobei an beiden Seiten jeweils ca. 3 m auf den Bürger*innensteig und die restlichen 8 m auf die Fahrbahn entfallen. Das sich hieraus ergebende Verhältnis liegt somit auch hier unter den Empfehlungen der RAST 06 (RASt 06 S. 11) Die Sophienstraße verfügt im Bereich zwischen Tübinger und Gerberstraße über quer liegende Parkplätze, sowie kurze Längsparkstreifen in der Nähe der beiden Straßenkreuzungen. Sie ist von Fußgänger*innen relativ hoch frequentiert, die Anzahl an Autos- und Fahrrädern ist niedriger.

Das Parklet in der Sophienstraße wurde nicht auf einem Dauerparkplatz errichtet, da dieses Szenario einem Geschäft und Vereinsmitglied den Lieferverkehr erschwert hätte, sondern im eingeschränkten Halteverbot. Parkende Autos an dieser Stelle werden toleriert, da das Halten zum Be- und Entladen gestattet ist. Bei der Standortanalyse wurde jedoch beobachtet, dass an diesem Standort oft auch über längere Zeiträume, als die Regelung dies gestattet, Autos geparkt werden ohne dass ein Be- oder Entladen stattfindet.

Konzept

Das Parklet in der Sophienstraße ist ein Ort um sich auszuruhen, ein Buch zu lesen, Kaffee zu trinken und dabei ins von Regenbogenwasser gefilterte bunte Sonnenlicht einzutauchen.

Die Konstruktion besteht aus zwölf großen Balken, die einen Kubus mit der Grundfläche eines halben Stellplatzes bilden und das Dach tragen, von dem 352 mit Wasserfarbe gefüllte, recycelte PET-Flaschen abgehängt werden. Gepolsterte Obstkisten bieten Sitzgelegenheiten unter dem Dach und begrenzen es zur Straße hin. Ein grüner Teppichboden setzt sich vom umgebenden Bodenbelag ab. Das Parklet wird somit zu einem Ort, der Farbe in den tristen Alltag bringt.

Nutzung und Reaktionen

Aus den Beobachtungen kann man feststellen, dass das Parklet in der Sophienstraße zu unterschiedlichen Tageszeiten verschieden genutzt wurde. Zu Mittagszeiten setzten sich Leute auf das Parklet und hielten sich im Durchschnitt gut 13 Minuten darauf auf. Sie trafen sich auf dem Parklet zu zweit oder zu dritt, um miteinander zu reden, Kaffee zu trinken oder zu essen, alleine zu telefonieren oder für eine Raucher*innenpause. Abends verhielten sich die Passant*innen anders. Viele blieben stehen, um sich das Parklet genauer anzuschauen, oder ein Foto mit den bunten Flaschen im Licht zu machen und redeten dabei miteinander über die Neuigkeit im Straßenraum. Die Einzelhändler*innen aus der Umgebung trafen sich sporadisch abends auf ein Glas Wein, eine Regelmäßigkeit kam dabei allerdings nicht zustande. Auch andere Geschäfte nutzten das Parklet für informelle Mitarbeiter*innentreffen. So



Abb. 93: PET-Flaschen werden mit gefärbtem Wasser gefüllt...

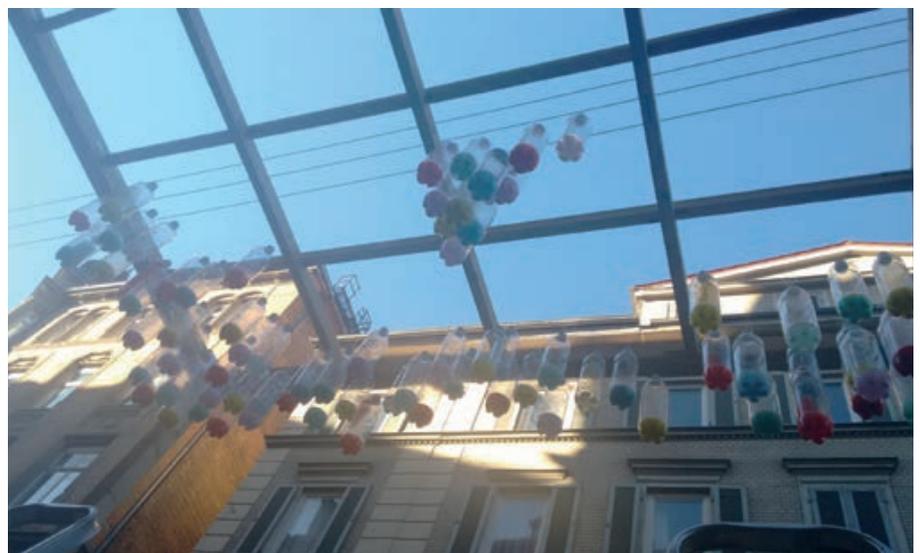


Abb. 94: ... und an der Deckenkonstruktion befestigt...

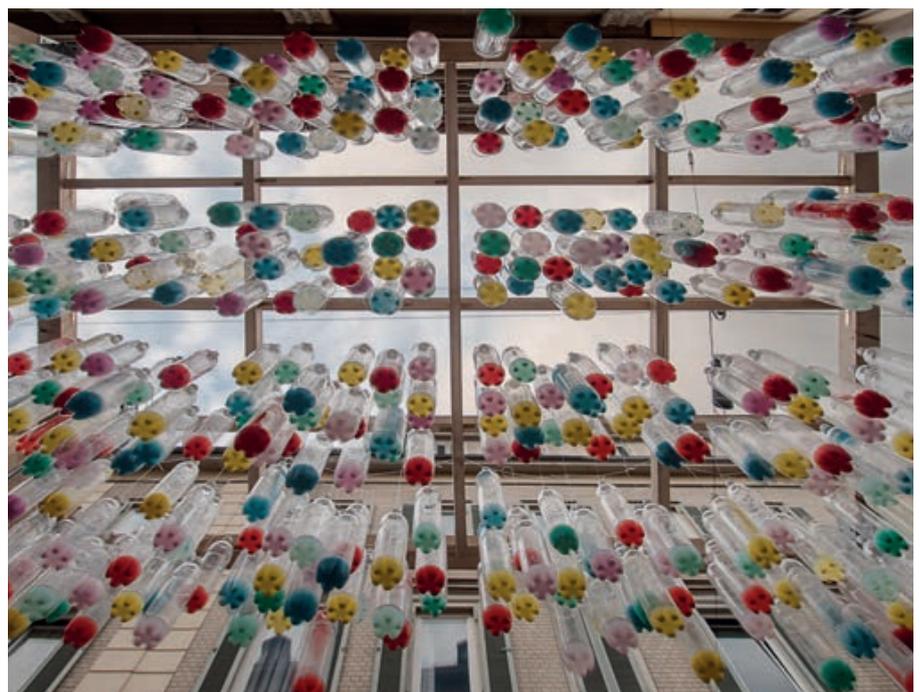


Abb. 95: ... um ein buntes Lichtspiel zu erzeugen



Abb. 96: Das Parklet dient als Ort für kurze Pausen bei Tag



Abb. 97: ... wie auch für Nachtschwärmer



Abb. 98: Das Parklet als Zeichenmotiv

teilte ein Medizintechniker aus dem Gerberviertel per Mail mit:

“Haben das Parklet in der Sophienstraße genutzt für eine kurze, geschäftliche Nachbesprechung.”

Aus den Beobachtungen und dem Feedback ist festzustellen, dass das Parklet nicht nur die Kommunikation und das Zusammenkommen von Geschäftsinhaber*innen und Beschäftigten, sondern auch von Privatpersonen förderte. So wurden die urbanen Interventionen ein Gesprächsthema unter Parklet-Nutzer*innen und Passant*innen:

“Eine ältere Dame blieb auch länger stehen und diskutierte mit mir über Autos und Parkplätze und die Einstellung der Bürger. Ich lebe seit 2011 in Stuttgart und noch nie hat so leicht und ungezwungen ein Gespräch begonnen.”

ein Parklet-Nutzer per Mail.

Der Gerberviertelverein agierte als Vermittler zwischen den Bürger*innen mit einem Bezug zum Gerberviertel und den Organisatoren des Parklet Projekts.

Im Gespräch mit dem Quartiersmanager wurde festgestellt, dass das Parklet in der Sophienstraße ästhetisch nicht den Ansprüchen des Vereins genüge. *“Das hässlichste von allen”*, lautete ein Statement. Dazu wurde bemängelt, dass es eine Weile schief stand, bevor eine Aussteifung durch gespannte Stahlseile angebracht wurde. Diese Aussagen wurden aber auch vom Kommentar begleitet, dass die negativen Stimmen immer die stärksten sind.

Als Gegenargument zu dieser Position kann man die zahlreichen Fotos bunter Flaschenböden, die von Passant*innen auf Instagram gepostet wurden, anführen. Auch machten die Urban Sketchers das Parklet zum Objekt ihrer Zeichnungen.

Es wurden zudem Wünsche geäußert, die Sitzgelegenheiten könnten etwas gemütlicher sein. Weiter wurde, wie auch bei anderen Standorten, die Nachfrage nach verbesserter Infrastruktur wie zum Beispiel Mülleimern laut.

Der Standort wurde strategisch gewählt, damit das Parklet von der Tübinger-Straße aus gut sichtbar ist und Passant*innen anzieht. Der Gerberviertelverein kann sich auch andere Standorte gut vorstellen, zum Beispiel weiter hinten in der Sophienstraße in Richtung Nesenbachstraße. Dort gäbe es mehr potentielle Pat*innen, die das Parklet bespielen könnten. Bei dem gegebenen Standort konnte das Parklet jedoch gut von der hochfrequentierten Tübinger Straße aus wahrgenommen werden und das Parklet hat als Eye-Catcher funktioniert, um Passant*innen von der Tübinger in die Sophienstraße zu locken.

Das Parklet im Gerberviertel war Teil des öffentlichen Diskurses rund um die Parklets. Das Argument, dass Parklets an anderen Stellen, wo der Parkdruck viel höher ist, einen Parkplatz wegnehmen, war im Gerberviertel irrelevant. Da sowieso keine Dauerparkplätze in der Nachbarschaft existieren, kamen auch keine Beschwerden von den Anwohner*innen über das Wegfallen eines Parkplatzes. Das Parklet im Gerberviertel löste dementsprechend keine Diskussionen wie im Stuttgarter Westen aus. Nach Einschätzungen des Gerberviertelvereins gab es niemanden im Viertel, der explizit gegen das Parklet-Konzept war.

Der Wunsch nach einer weiteren Parklet-Aktion im Gerberviertel wurde durch den Quartiersmanager geäußert. Jedoch wünscht er sich ein anderes Format. Eine gemeinsam im Verein entwickelte Nutzungs- und Gestaltungsidee würde einen noch stärkeren Bezug zum Parklet, sowie ein Bewusstsein über "unser Parklet" schaffen:

*"Mein persönlicher Wunsch wäre, dass man bei der Stadt einen Antrag einfach ausfüllen und einreichen kann, dass man ein Parklet errichten möchte. Der Gerberviertelverein würde sich dann gerne für ein temporäres Parklet einsetzen, bei dem die Nachbar*innen mitmachen können und die Anwohner*innen es auch toll finden."*

Für die Gestaltung kommen laut Verein ambitionierte junge Kreative in Frage, welchen durch eine Art Wettbewerbsverfahren eine Möglichkeit geboten werden Ideen zu präsentieren. Generell ist man im Verein darauf bedacht sich mehr um die öffentliche Raumgestaltung zu kümmern. Somit will man sich Aufgaben annehmen, die die Stadtverwaltung nicht lösen kann oder möchte. Von einer Weihnachtsbeleuchtung ist etwa die Rede, oder eben einem neuen Parklet.

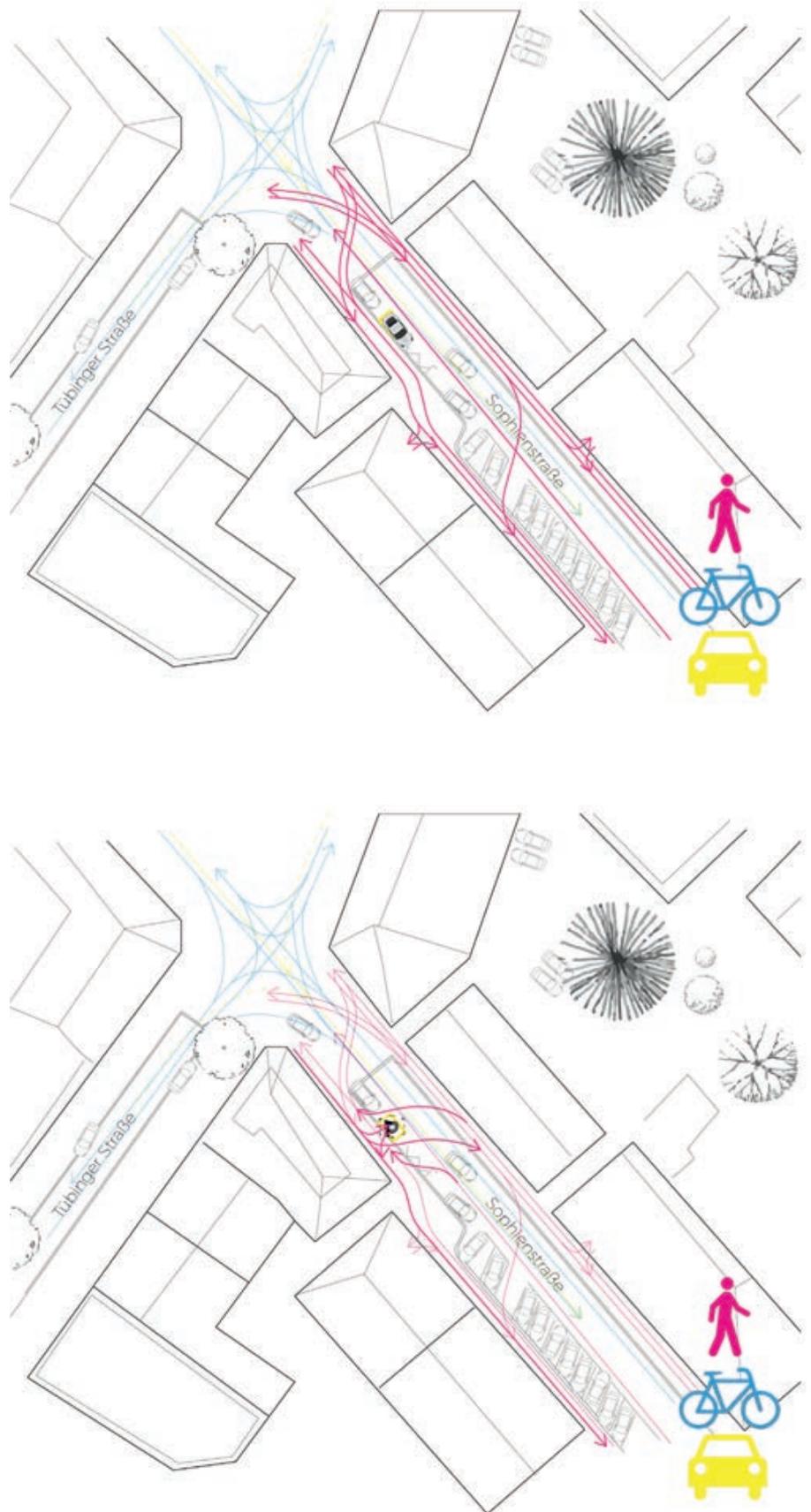


Abb. 99: Bewegungsmuster in der Sophienstraße ohne und mit dem Parklet

“Die Stadt Stuttgart sollte die Parkplätze viel teurer machen, und sie reduzieren, damit sich für Privatinvestoren lohnt, Tiefgaragen und Parkhäuser zu bauen. Das wäre eine Motivation für die Menschen dort zu parken, anstatt im öffentlichen Raum, wo der Parkraum knapp ist und wo andere Nutzungen attraktiver wären.”

Sagt der Quartiersmanager. Als Initiatoren*innen des Parklet Projekts stimmen wir damit überein und freuen uns, dass diese Einsicht auch von Seiten der Unternehmer*innen im Gerberviertel her kommt. Ein hochwertiger Straßenraum ist gutes Verkaufsargument, da es potentielle Kunden*innen anzieht. Das ist bekannt. Dennoch möchten wir anmerken, dass qualitativ hochwertiger öffentlicher Raum auch einen negativen Effekt haben kann, wenn etwa die Mieten ungebremst steigen. Ebenfalls stellt sich die Frage bei starkem Einmischen privater Organisationen, ob es sich nicht um eine latente Privatisierung des öffentlichen Raums handelt. Dies im Hinterkopf, freuen wir uns jedoch auf eine etwaige Zusammenarbeit und bestärken private Initiativen zur aktiven Stadtgestaltung. Immerhin ist Stuttgart auch Deine Stadt!“

Kommentar von Parklets für Stuttgart

Langfristig sollten Parkplätze qualitativ hochwertigem öffentlichen Raum weichen und das Gerberviertel könnte somit über die Quartiersgrenzen hinaus Vorbildfunktion einnehmen. Sämtliche Voraussetzungen, wie etwa den Zugang zu Parkhäusern und Anschluss an den ÖPNV seien gegeben um das Viertel strahlen zu lassen.

Erkenntnisse

In Stuttgart wird in der Parkraumdiskussion noch oftmals argumentiert, dass der Kofferraum der größte Einkaufswagen sei und der Einzelhandel ohne Parkplätze nicht überleben könne. Dem widersprechen zahlreiche Erkenntnisse und realisierte Beispiele. Belebte und attraktiv gestaltete Stadträume laden zum Flanieren ein und locken Kundenschaft. Man stelle sich zur Veranschaulichung nur einmal die Reaktionen vor, die der Vorschlag die Königsstraße zur vierspurigen Verkehrsader zurückzubauen bei den dort ansässigen Händler*innen auslösen würde. Das aktive Engagement der Händler*innen des Gerberviertel e.V.s für die Parklets und ihr Viertel zeigt, dass sie die Vorzüge eines hochwertig gestalteten Umfeldes bereits erkannt haben und sie sich dafür einsetzen ihr Quartier

noch fußgänger*innenfreundlicher und abwechslungsreicher zu gestalten. Das Parklet hat in diesem Zusammenhang als Ort der Interaktion fungiert und insbesondere den Mitglieder*innen des Vereins als Plattform gedient, um sich dort in unregelmäßigen Abständen auszutauschen.

Gestört haben sich die Mitglieder*innen des Vereins an der Eigenbau-Ästhetik des Parklets. Hier zeigt sich, dass dieses Format eher für Parklets in Quartieren mit höherem Wohnanteil geeignet ist, in welchen sie in Mitmachformaten mit Anwohnenden entwickelt werden könnten. In Kontexten mit größeren Gewerbeanteilen scheinen dagegen höherwertigere Parklets angebracht (Siehe hierzu Punkt “High quality vs. Do-it-yourself” in Kapitel 9).

Aus diesem Hintergrund heraus formuliert der Verein den Wunsch Parklets weiter zu ermöglichen und macht einen eigenen Modellvorschlag: In einem partizipativen Prozess entwickelte und professionell umgesetzte Parklets (Siehe hierzu die Punkte “Bürger*innen wollen Verantwortung für die Stadt übernehmen – wenn die Stadt es zulässt.” und “Welche Trägermodelle von Parklets sind möglich?” in Kapitel 9).

Voraussetzung hierfür sieht der Verein in einer einfachen Ge-

nehmigungslösung (Siehe Punkt “Will man aktive Bürger, muss man Barrieren abbauen” in Kapitel 9).



Abb. 100: Vorher und Nachher der Sophienstraße



Parklet Tübinger Straße 90 - „Die Sitzkiste“

Gestaltung und Realisierung: Fin Lasse Oldach

Pate: Café Galao

Das Parklet in der Tübinger Straße 90 befindet sich auf der Fläche von zwei Parkplätzen. Die Konstruktion gleicht im Ansatz einer Stufenpyramide mit mehreren Ebenen, die dennoch eine klare Ausrichtung vorgibt und sich zum benachbarten Marienplatz und zur Sonne orientiert. Unter den Ebenen befindet sich der Stauraum für herausnehmbare Sitzelemente. Die bunten Papphocker sollen den Nutzer*innen ermöglichen, sich an ihren individuellen Lieblingsplatz zu setzen und den Aufenthaltsort zu verändern.

Pate zu diesem Parklet stand das Café Galao, welches sich bereits seit einiger Zeit für einen belebten Marienplatz und Stuttgarter Süden stark macht.



Situation	3,6m 22,5%	9,8m 61%	2,6m 16%
Empfohlen nach RASt 06	30%	40%	30%

Abb. 101: Straßenquerschnitt der Schwabstraße

„Ich finde die Stadtpolitik katastrophal. Es gibt immer weniger öffentlichen Raum, der gemütlich ist, der so gestaltet ist, dass die Leute sich treffen können, sich unterhalten können, dass sie grillen können, dass sie am Wasser sitzen können. Die Tatsache, dass die Parklets so eine Diskussion in Gang gestoßen haben in der Stadt, zeigt wie unerhört dieser Gedanke ist und wie notwendig.“

Rainer Bocka, Inhaber des Galao.

Standort¹

Der betrachtete Straßenabschnitt befindet sich am Ende der Tübinger Straße im Stuttgarter Süden, nahe Marienplatz, der sich in den letzten Jahren zu einer Anlaufstelle im öffentlichen Raum für junge Menschen und Familien entwickelt hat. Der Marienplatz,

mit einem Kinderspielplatz und zahlreichen Gastronomie-Angeboten und vielseitiger Nahversorgung, fungiert als Stadtteilplatz und Treffpunkt mit Strahlkraft über den Stadtteil hinaus. Auch das umliegende Viertel ist durch eine starke Nutzungsmischung geprägt und gerade bei jüngeren Menschen sehr beliebt.

Die unmittelbare Umgebung des Marienplatzes ist durch einen gründerzeitlichen orthogonalen Stadtgrundriss mit fünf bis sechs geschossiger Blockrandbebauung und dem Stuttgarter Bauwuch (Gebäudeabständen) bestimmt, wobei sich zwischen den Gründerzeitbauten auch vermehrt Gebäude neueren Datums finden.

Das Gebiet ist erschlossen durch die U-Bahn, den Bus, Bike-Sharing und die „Zacke“, eine

Zahnradbahn, welche vom Marienplatz nach Degerloch fährt. Der Marienplatz dient hier als Knotenpunkt des ÖPNVs. Auch mündet hier die Hauptstätter Straße in den Heschlacher Tunnel, sodass der Platz direkt an eine der Hauptverkehrsadern der Stadt grenzt.

Die Tallage der Tübinger Straße zwischen Karlshöhe und Bopser führt dazu, dass sie die Funktion einer wichtigen Fuß- und Fahrradverbindung einnimmt, welche Stuttgart Süd, Heschlach, Kaltental und mit Vaihingen sogar die Filderebene mit der Stadtmitte verbindet. Als erste Fahrrad-Haupttroute Stuttgarts, sowie, im Bereich des Gerberviertels, als Mischverkehrsfläche, hat sie zudem eine Schlüsselrolle in der Stadtwahrnehmung.

Der Straßenquerschnitt verfügt

¹ Die Tübinger Straße ist momentan einer der größten städtebaulichen Experimentierräume in Stuttgart und erfährt immer wieder partielle Veränderungen. Der Bericht gibt daher an dieser Stelle die Situation zu Zeiten der Intervention und nicht der Veröffentlichung des Berichtes wider.

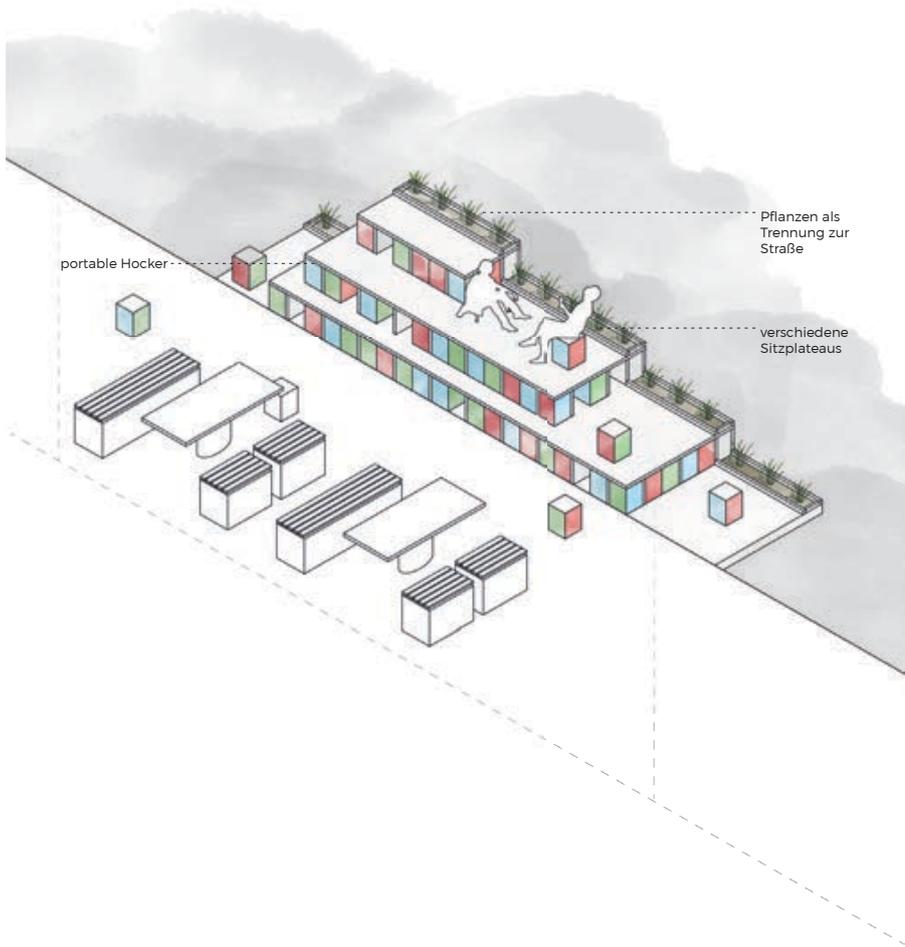


Abb. 102: Die Sitzkiste

über eine Breite von ca. 17 m, wobei an beiden Seiten jeweils ca. 3 m auf den Bürgersteig und die restlichen 11 m auf die Fahrbahn entfallen. Dies unterbietet die Empfehlungen der RaSt 06 (Rast 06 S. 11). Die Fahrbahn selbst ist wiederum durch beiderseitiges Längsparken untergliedert, welches nur an Ausfahrten unterbrochen wird. Zwischen Kolbstraße und Paulinenbrücke ist immerhin eine Straßenseite mit Grünflächen und Bäumen gestaltet. Als Fußgänger*in fühlt man sich eingeschränkt auf dem engen Gehweg und findet, bis auf ein paar Außengastronomien, wenige Sitzgelegenheiten zum Ausruhen auf der Strecke Marienplatz - Paulinenbrücke. Trotz der vielen umliegenden Cafés und Eisdielen mangelt es auf der Tübinger Straße an Aufenthaltsqualität.

Die Beobachtungen des Platzes zeigen, dass viele Personen über den Tag verteilt entlang der Sitztreppe am Marienplatz verweilen. Es gibt dort eine ausgewogene Mischung zwischen Beobachtenden und Gruppen, die untereinander kommunizieren. Ebenfalls zeigt sich eine stetige Ansammlung von Personen vor dem Café Galao, dem Parkletstandort. Passant*innen nutzen den Gehweg ausschließlich zum schnellen Vorübergehen. Besucher*innen des Café Galaos blockieren den Gehweg, teilweise komplett. Das Zentrum des Marienplatzes ist während der nachmittäglichen Beobachtungen menschenleer, es mangelt dort an Sitzgelegenheiten und es gibt keinen Schutz vor der Sonne. Gegen Abend, bei einem veränderten Sonnenstand ist das Zentrum des Marienplatzes am längsten beschienen und nun beginnen vor allem junge Personen sich dort hinzusetzen. Sie verlassen die verschatteten Bereiche und wandern mit der Sonne.



Abb. 103: Die Begrünung zur Straße dient als Begrenzung



Abb. 104: Das Parklet wurde aus recycelten Türblättern vorgefertigt und vor Ort zusammengesetzt



Abb. 105: Die portablen Hocker werden farblich gestaltet...



Abb. 106: ... und mit einer Einladung versehen.



Abb. 107: Die Straßenseite wird durch einen Graffiti-Künstler farblich gestaltet



Abb. 108: Der Aufbau macht neugierig



Abb. 109: Das Parklet bildet einen bunten Kontrast in der Straße



Abb. 110: Das Parklet ist zu verschiedenen Zeiten gut besucht...

Konzept

Aus der Voranalyse ergeben sich drei grundlegende Ziele, die mit dem Parklet erreicht werden sollen. Das primäre Ziel ist die direkte Verbesserung des Standortes selbst. Der Autostellplatz stellt für die Passant*innen keine besonders hohe Qualität dar. Das Parklet soll stattdessen Aufenthalt ermöglichen und den Komfort auf dem Gehweg steigern. Das sekundäre Ziel ist die Verbindung zwischen dem öffentlichen Raum in unmittelbarer Nähe des Café Galao und dem Marienplatz. Die bisher fehlende Sichtbeziehung soll hergestellt werden. Das tertiäre Ziel ist die Aktivierung des Zentrums des Marienplatzes und die Altersdurchmischung

der Passant*innen, da sich dort bisher überwiegend junge Menschen aufhalten.

Um diese Ziele zu erreichen wird das Parklet auf der Grundfläche von zwei Stellplätzen in Form einer asymmetrischen Stufenpyramide ausgebildet, welche Sitzgelegenheiten auf mehreren Ebenen bietet und unterschiedliche Perspektiven auf den Straßenraum und den gegenüberliegenden Marienplatz ermöglicht. Die größeren Sitz- und Liegeflächen sind dabei Richtung Marienplatz orientiert, um die gewünschten Sichtbeziehungen herzustellen. In die Pyramidenstufen werden farblich akzentuierte Papphocker integriert, die sich von der weiß gehaltenen Konstruktion absetzen. Die

Stufen können über Nacht mit Deckeln verschlossen werden, um die Hocker gegen Entfernen zu sichern. Tagsüber stehen die mobilen Hocker jedoch frei zur Verfügung und sollen auch ältere Menschen dazu einladen sie mit auf den Marienplatz zu nehmen und sich dort niederzulassen. Zur Straßenseite hin wird das Parklet begrünt, um die Absturzgefahr zu mindern. Die dortige Seitenfläche wird zudem durch einen Graffiti-Künstler gestaltet. Begrünung, Sitzgelegenheiten und die abschirmende Wirkung zur Straße erzeugen so die gewünschte angenehme und sichere Atmosphäre auf Parklet und Gehweg.

Das Parklet ist aus recycelten Türblättern konstruiert, die an der



Abb. 111: ... und belebt auch die Straße

Universität in passende Elemente geschnitten und am Standort nur noch zusammengesetzt und verschraubt werden. Die Bodenflächen werden rutschfest beschichtet und die Schnittkanten und Fugen mit Lack und Kleband versiegelt, um die Konstruktion witterungsfester zu machen.

Nutzung und Reaktionen

Es konnte beobachtet werden, dass der Platzmangel auf dem Bürgersteig vor der Hausnummer 90 durch die Ausweichfläche des Parklets gut kompensiert wurde. So hielten sich hier nun zwar wesentlich mehr Menschen auf, aber durch das Parklet wurden sie gleichzeitig besser verteilt. Die günstige Lage des Parklets sorgte dafür, dass es über den

Das Parklet war eine Anlaufstelle im öffentlichen Raum, ein Ort, an dem sich Leute trafen und dabei ein Getränk vom benachbarten Laden konsumierten. Dieses Phänomen - sich irgendwo im öffentlichen Raum hinzusetzen und dabei etwas zu konsumieren - kennt man mittlerweile nicht nur von italienischen Plazzas. Der dänische Stadtplaner Jan Gehl spricht von Cappuccino-Dichte, an der sich der steigende Aufenthalt in öffentlichen Räumen messen lässt. (Gehl 2014) Für ihn erzeugt der Konsum im öffentlichen Raum - solange er nicht aufgezwungen ist und der öffentliche Raum damit privatwirtschaftlich geprägt - mehr Aufenthalt und damit mehr Sicherheit.

Tag verteilt stets gut genutzt wurde. Es fungierte als erweiterte Sonnenfläche und abends als Treffpunkt und wurde vor allem von jüngeren Menschen sehr gut angenommen. Ältere Passant*innen hingegen trauten sich nicht das Parklet auszuprobieren. Sie fürchteten die Höhe der Konstruktion, stellte der beobachtende Student fest.

Trotz erster Anlaufschwierigkeiten nutzten einige Personen die sogenannten Sitzkisten, um sich

auch jenseits des Parklets hinzusetzen. Ein Großteil der Passant*innen war allerdings sehr zurückhaltend und traute sich nicht die Sitzmöglichkeiten auszuprobieren. Erst wenn andere Personen es vorgemacht hatten, folgten weitere und eroberten den Raum mit den Papphockern. Es wurde beobachtet, dass die Hocker dabei zumeist nur in unmittelbarer Nähe des Parklets genutzt wurden. Sie wurden vor allem von Gruppen und zur Er-



Abb. 112: Am Parking Day wird das Parklet noch einmal deutlich erweitert

weiterung des Parklets verwendet, falls die Sitzfläche nicht mehr ausreichte. Oft wurde mit den Hockern auch dem Sonnenverlauf gefolgt. Zudem konnte eine weitere, nicht geplante Nutzung der Hocker beobachtet werden. Kinder und Jugendliche waren von Beginn an von den Sitzkisten begeistert und entwickelten ihre eigenen Ideen im Umgang mit ihnen. Sie nutzten diese zum Lie-

gen, Sitzen oder zum Bauen von Höhlen und kamen dadurch in Kontakt mit Gleichaltrigen.

Die beabsichtigten Veränderungen auf dem Marienplatz, ließen sich nicht feststellen, da die Sitzhocker kaum zum Platz mitgenommen wurden. Nur in Fällen von aktiven Hinweisen wurden die Hocker in Richtung des Marienplatzes getragen. Es

hielten sich auf dem Marienplatz nach wie vor überwiegend junge Personen auf. Eine Altersdurchmischung war nicht festzustellen.

Die Reaktionen der Passant*innen auf das Parklet waren sowohl während der Aufbauphase, als auch unmittelbar nach der Eröffnung durchgehend positiv, stellt der für das Parklet zuständige Student fest. Der Pate hingegen nahm unterschiedliche Reaktionen wahr. Diese reichten von Euphorie und Begeisterung um die Gruppe der „Stadtlisten“, bis hin zu Neid und Aggression von Seiten benachbarter Gastronomiebetriebe.

Die meisten Nutzer*innen des Parklets unterhielten sich in kleineren Gruppen miteinander. Ein Austausch zwischen den einzelnen Gruppen war nicht zu beobachten. Nur wenige Leute setzten sich alleine auf das Parklet, um die Sonne zu genießen und zu rauchen.

Ein Kritikpunkt hinsichtlich der Gestaltung des Parklets war die Haltbarkeit der Konstruktion, welche insbesondere gegen Ende der Standzeit unter der Nässe litt. Die geringe Wetterfestigkeit resultierte jedoch aus den gewählten Recyclingmaterialien und orientierte sich an der temporären Testphase von drei Monaten. Für eine längere Zeit sollten selbstverständlich außenraumgeeignete Materialien zum Einsatz kommen.

Entgegen der anfänglichen Skepsis wurden keine Sitzhocker entwendet oder mutwillig zerstört. Allerdings fiel eine gewisse Zahl an Papphockern dem Regen zum Opfer, da das Einsammeln und Verstauen der Hocker durch den Paten nicht im geplanten Maße durchgeführt wurde.

Weiterhin beschwerte sich eine Anwohnerin, dass man wegen der Höhe des Parklets in ihre

Wohnung im ersten Stockwerk schauen könne. Die vom Ordnungsamt vorgegebene Höhe von 1,80 m wurde zwar nicht überschritten, der Aspekt sollte bei zukünftigen Parklets allerdings beachtet werden. Ein weiteres Problem stellte der Müll und dessen Entsorgung dar, da kein Mülleimer miteingeplant war.

Durch die unmittelbare Nähe des Parklets zum Patencafé stellte der Pate eine positive wirtschaftlichen Auswirkung fest. Auf dem Parklet durfte zwar nicht bedient werden, woran sich auch gehalten wurde, die meisten Nutzenden holten sich aber Getränke vom Café und erhöhten damit dessen Umsatz.

Diese Nähe und die Rolle des Paten brachte aber auch einige Schwierigkeiten mit sich, teilt der Geschäftsführer mit. Die Mitarbeiter*innen von Galao trugen Sorge um das Parklet, hielten es sauber und räumten auf. Trotzdem gab es mehrere Vorwürfe, das Parklet wurde als Teil der Außengastronomie behandelt. Insbesondere benachbarte Gastronomiebetriebe sahen sich hierdurch benachteiligt. Diese Kritik wurde dem Paten persönlich gegenüber geäußert, über die Feedbackmail mitgeteilt, aber auch über soziale Medien in der Öffentlichkeit verbreitet und teilweise an politische Vertreter herangetragen. Ebenfalls gab es Beschwerden durch gelbe Karten und persönlicher Vorsprache beim Amt für öffentliche Ordnung. Die Abteilung für Gewerbe- und Gaststättenrecht führte daraufhin eine Überprüfung durch, bei welcher festgestellt wurde, dass keine Bedienung am Parklet stattfand und sämtliche Auflagen eingehalten wurden. Für die zeitweise im Raum stehende Schließung des Parklets gab es daher keinen Anlass. Bei späterer Analyse des Beschwerdevorganges mit dem Amt für

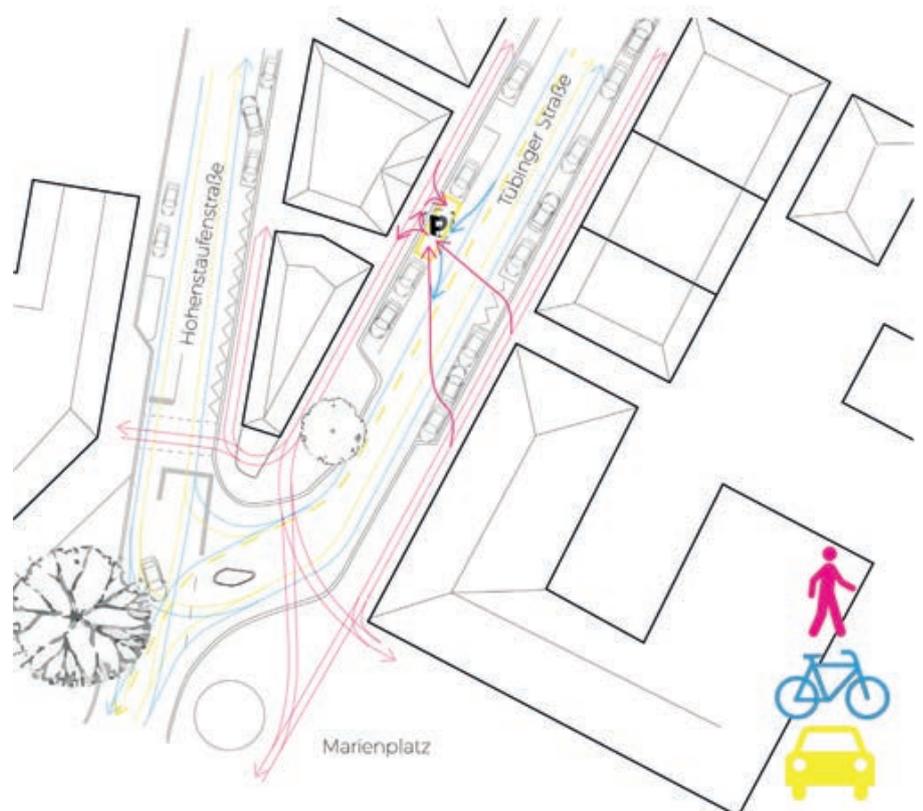
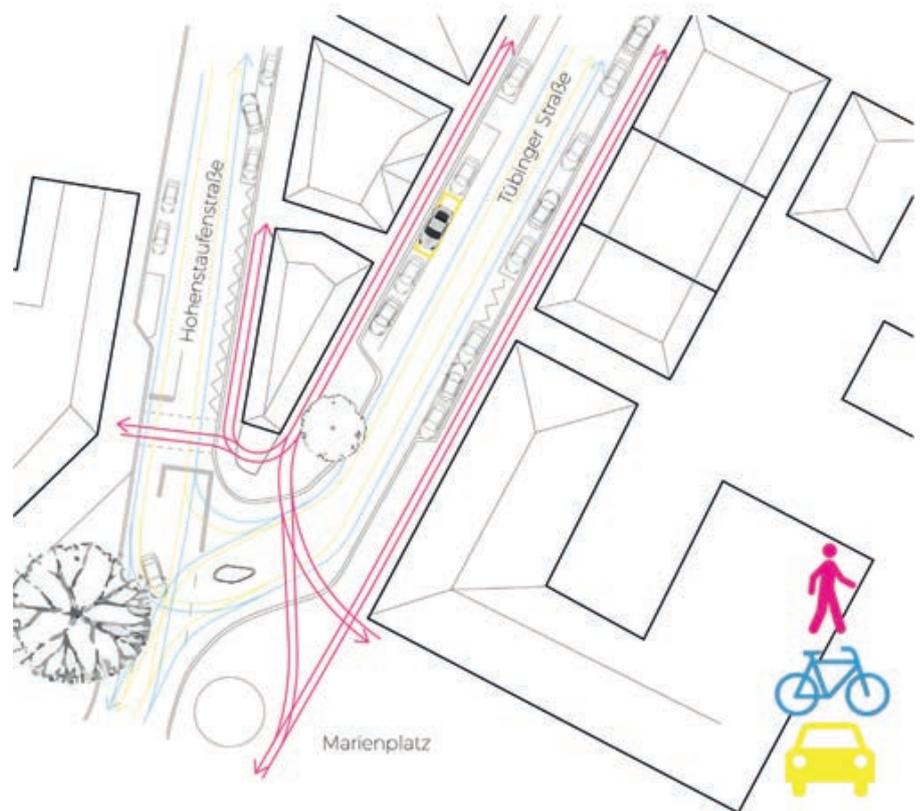


Abb. 113: Bewegungsmuster in der Tübinger Straße ohne und mit dem Parklet

öffentliche Ordnung wurde zudem festgestellt, dass es sich um eine Einzelperson handelte, die allerdings mehrmals und vehement Beschwerden äußerte und somit eine gesteigerte Wahrnehmung erzielte.

Das Café und das Parklet-Team versuchten gegen die Auffassung das Parklet sei eine erweiterte Gastronomiefläche zu wirken, indem sie das Parklet mit dem Schriftzug "öffentlicher Raum" markierten, den Nutzenden das Projekt erklärten und sie aufforderten, eigene Getränke mitzunehmen. Dem kamen allerdings nur wenige nach.

Dass das Parklet zumindest teilweise auch als öffentlicher Raum wahrgenommen wurde, lässt sich aus verschiedenen Aneignungen schließen. Beispielsweise stellten Eltern aus der Nachbarschaft ein kleines Planschbecken für ihre Kinder auf das Parklet, oder eine Musik-Band initiierte ein spontanes Konzert und spielte mit eigenem Equipment.

Die „Stadtisten“ organisierten auf dem Parklet und dem Marienplatz eine öffentliche Diskussion über das Projekt. Zudem trafen sich Menschen auch außerhalb der Öffnungszeiten, zum Teil auch nach Mitternacht auf dem Parklet. Nachdem sich einige Anwohnende wegen Nichteinhaltung der Nachtruhe nach 23 Uhr bei der Polizei beschwerten, wurde dem Paten und Inhaber des Cafés vorgeschlagen, das Parklet abends zu "schließen". Dies hätte allerdings bedeutet, dass es tatsächlich wie ein Teil der Außengastronomie behandelt worden wäre und hätte dem Prinzip des öffentlichen Raumes widersprochen. Aus dieser Argumentation heraus wurde auf diese Maßnahme verzichtet und gegebenenfalls die Nutzer dazu informiert.

Erkenntnisse

Gemäß den durch den Studenten durchgeführten Befragungen von Anwohnenden und Nutzenden stellte das Parklet „die Sitzkiste“ ein gelungenes Beispiel dafür dar, wie anstelle von Autostellplätzen öffentlicher Raum geschaffen werden kann, der für alle Menschen zugänglich ist. Die Beobachtungen zeigen, dass die selbst gesetzten Ziele die Aufenthaltsqualität und Atmosphäre um das Parklet herum zu verbessern, sowie eine optische Beziehung zwischen dem Standort und dem Marienplatz herzustellen, erreicht wurden. Das Ziel mit dem Parklet den Marienplatz zu bespielen und eine höhere Altersdurchmischung zu fördern, wurde dagegen nicht erfüllt. Das Ziel war angesichts der gegebenen engen Rahmenbedingungen wie knappe Planungszeit und geringes Budget von vornherein zu ambitioniert. Zudem war es schwierig vom etwas abseitigen Parkletstandort aus, das Geschehen auf dem Marienplatz zu beeinflussen. Die bunten Papphocker scheinen zudem kaum geeignet die Zielgruppe älterer Menschen zu erreichen. Im näheren Wirkungskreis des Parklets selbst, stießen die Hocker allerdings auf regen Anklang und wurden vielseitig genutzt, um sich den Raum anzueignen. Interessant sind hier auch die Analyseergebnisse des Studenten, die aufzeigen, dass die zentrale Platzfläche des Marienplatzes tagsüber oft verwaist ist. Kombiniert man diese beiden Aspekte, kann man darauf schließen, dass mobiles Sitzmobiliar wie nicht befestigte Stühle auf dem Marienplatz angenommen werden könnten, falls die Lagerung und Verteilung auf dem Platz selbst positioniert wäre. Dies würde die Funktionalität des Platzes noch weiter erhöhen. Als Referenz

können hier unter anderem die "Chaises volantes" im Jardin des Tuileries in Paris, oder auch die blauen Wanderstühle (Wanderstuhl) im Hospitalviertel in Stuttgart genannt werden.

Dass das Parklet sehr gut angenommen und genutzt wurde, ist zum einen auf die Lage nahe des Marienplatzes zurückzuführen. Eine weitere Ursache liegt aber sicherlich auch in der unmittelbaren Nachbarschaft zum Pate stehenden Café Galao, welches zudem durch das Parklet profitierte. Dies führte zu einer großen Kontroverse bezüglich des Themas Parklets und Außengastronomie, verbunden mit der Forderung dieses Modell in Zukunft generell auszuschließen. Gerade die hohe Nutzung des Parklets in der Tübingerstraße dient jedoch als Indikator, dass in Stuttgart eine Nachfrage nach genau solchen Flächen besteht, die das Leben in einer Stadt attraktiver machen und somit zum Standortvorteil beitragen. Zudem wurde bei den Beschwerden gegenüber dem Amt für öffentliche Ordnung festgestellt, dass es sich um Einzelpersonen handelte, die allerdings vehement und wiederholt vorstellig wurden. So wurde gezielt Druck ausgeübt und ein unausgewogenes Bild entstand. Es soll an dieser Stelle daher ausdrücklich davor gewarnt werden, diese einseitige Sichtweise zur Entscheidungsgrundlage zu machen und stattdessen die vorhandenen Argumente gegeneinander abzuwägen und über alternative Modelle und weitere Experimente nachzudenken, wie es im Punkt "Der Konflikt mit der Gastronomie" in Kapitel 9 weiter ausgeführt wird. (Siehe zudem auch Punkte "Negatives wird stärker wahrgenommen als Positives" und "Welche Trägermodelle von Parklets sind möglich?" in Kapitel 9).



Abb. 114: Vorher und Nachher der Tübingerstraße



Parklet Liststraße 13 - „Der urbane Garten“

Gestaltung und Realisierung: Basil Helfenstein, Kristin Lazarova, Philipp Wölki

Pate: Gaststätte „Das Lehen“

Das Parklet in der Liststraße entstand vor der Hausnummer 13, auf dem ersten Parkplatz vor der Kreuzung mit der Lehenstraße und damit unmittelbar vor der Gaststätte "Das Lehen". Als Piratenschiff, Tauschgarten oder Sitzgelegenheit zwischen Kräutern und Pflanzen fördert das Parklet den nachbarschaftlichen Austausch im Lehenviertel. Das Lehen fungiert als generationenübergreifender Treffpunkt im Quartier. Ebenso sollte nach Wunsch der Patin, das Parklet einen Mehrwert für alle schaffen.

Für die Zukunft wünscht sich die Patin eine vereinfachte Genehmigung für das Errichten von Parklets.
"Es sollte generell für alle möglich sein, auch für Gaststätten. Ein Parklet muss nicht unbedingt als Fläche für die Außengastronomie dienen, es wäre schön, wenn es einen Mehrwert für die Nachbarschaft kreiert und als Park(let) den Straßenraum aufwertet - mit einem Baum, mit einer Sitzfläche draußen."



Situation	3m 18%	10m 62%	3,3m 20%
Empfohlen nach RAST 06	30%	40%	30%

Abb. 115: Straßenquerschnitt der Liststraße

Standort

Der betrachtete Straßenabschnitt befindet sich im Lehenviertel im Stuttgarter Süden, das sich durch seine historische Bausubstanz auszeichnet. Zwischen dem Marienplatz und dem steilen Anstieg zur Alten Weinsteige fährt die Zahnradbahn „Zacke“ hinauf nach Degerloch.

Die Liststraße fällt durch ihre abwechslungsreiche Erdgeschosszone mit mehreren kleinen Geschäften auf. Hier gibt es Bäckereien, Einzelhändler, Gastronomiebetriebe, Ateliers und Galerien. In unmittelbarer Nachbarschaft finden sich ein Theater, eine Schule, kirchliche Einrichtungen und ein Friedhof. Ein vielseitiges Angebot zur

Nahversorgung ist zu Fuß am Marienplatz erreichbar. Weitere, deutlich weniger genutzte Freiräume in der Gegend sind der Karl-Heinrich-Ulrichs-Platz, der Markusplatz, sowie die kleine Grünanlage über dem Heschlacher Tunnel. Das Gebiet ist durch eine Bus- und Nachtbuslinie (Haltestelle Lehenstraße), sowie durch die U-Bahn und die Zacke am Marienplatz sehr gut an den ÖPNV angebunden. Im Lehenviertel wohnen viele junge Familien, Studierende, Kreative und alteingesessene Stuttgarter*innen. Obwohl in der Gegend um die Liststraße viele Familien mit kleinen Kindern wohnen, sind die Spielmöglichkeiten in der Nähe der Straße rar. Die Liststraße hat einen

breiten Straßenquerschnitt, welcher überwiegend mit fünf bis sechs geschossiger Blockrandbebauung räumlich gefasst wird. Die Quartiersstraße ist ungefähr 17m breit, davon sind auf beiden Straßenseiten jeweils ca. 3m als Gehweg definiert, der Rest ist Fahrbahn. Damit ist auch die Liststraße weit entfernt von der durch die RAST06 angestrebten Proportion (RASt06, S.11). Die Fahrbahn ist wiederum durch beiderseitiges Längsparken untergliedert, welches nur an Ausfahrten unterbrochen wird. Die breite, dicht besiedelte Straße ist dafür bekannt, dass dort vor allem nachts in zweiter Reihe geparkt wird. Damit wird die Straße weniger als Stadtraum wahrgenommen, vielmehr wirkt sie wie ein großer, langer Parkplatz.

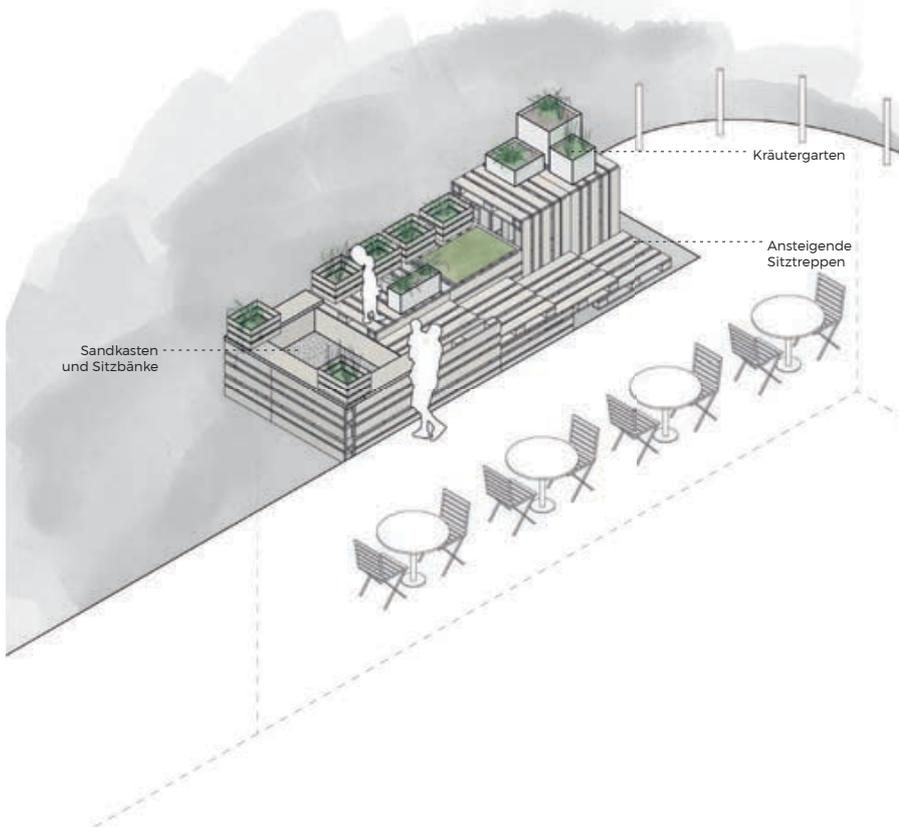


Abb. 116: Der urbane Garten

Eine Besonderheit ist die fußgänger*innenfreundliche Gestaltung der Kreuzung mit der Lehenstraße - der Gehweg wird dort breiter und definiert damit klar den Parkplatzstreifen. Darüber hinaus fallen vier Bäume und kleine Grünflächen an der Kreuzung auf. In Richtung Heslacher Tunnel gibt es in der Liststraße zudem sporadisch gepflanzte Bäume zwischen den an dieser Stelle quer zu Fahrbahn angelegten Parkplätzen. Die Kreuzung List-/Lehenstraße ist sowohl von Fußgänger*innen, als auch von Autos relativ stark frequentiert, da die Lehenstraße zu der für den Autoverkehr wichtigen Filderstraße und in Richtung Marienplatz führt. Die verbreiterten Gehwege an der Kreuzung List-/Lehenstraße dienen ausschließlich zur vereinfachten Straßenüberquerung und bieten keine Aufenthaltsmöglichkeiten auf der Straße an.

Prozess

Das Parklet sollte ursprünglich von einem Studierenden der Universität Stuttgart gestaltet und realisiert werden. Zum Zeitpunkt der Eröffnung sah das Parklet jedoch noch halbfertig aus - ein Rollrasen, drei selbstgebaute Blumenkästen, drei gestapelte Paletten. Daraufhin wurden Beschwerden und Anmerkungen von Anwohner*innen laut, dass das Parklet wenig ansprechend und verwahrlost wirkte und man dafür auf einen Parkplatz verzichten müsse. Daraufhin übernahmen die Initiatoren*innen von Parklets für Stuttgart selbst die Gestaltung des Parklets. Somit entstand dieses Parklet mit Verspätung, nachdem die anderen zehn Parklets bereits fertiggestellt waren.



Abb. 117: Voller Körpereinsatz beim Aufbau



Abb. 118: Das Parklet treppt sich stufenweise nach oben



Abb. 119: Dort finden sich viele Pflanzen und ein Sandkasten



Abb. 120: Grün ist auch die Außengestaltung

Konzept

Das Parklet komplettiert die ersten zehn Parklets Stuttgarts. Ganz der Nachhaltigkeit verpflichtet, wurden hier lediglich übriggebliebene Baureste der anderen Parklets, sowie Materialien aus dem eigenen Keller verbaut. Die hölzerne Konstruktion treppt sich nach oben und bietet auf den hierdurch entstehende Ebenen Sitzmöglichkeiten, einen Sandkasten und jede Menge Grün. Zur Straßenseite hin wird das Parklet nach Fertigstellung von zwei Graffiti-Künstlern gestaltet. Als gemeinsamer Garten für alle Anwohner*innen konzipiert, soll das Parklet die Nachbarschaft

fördern und dazu motivieren sich hinzusetzen und auszutauschen. Der Tauschgarten lädt ein, Kräuter und Blumen mit nach Hause zu nehmen und bei Gelegenheit andere einzupflanzen.

Nutzung und Reaktionen

Das Parklet wurde von unterschiedlichen Altersgruppen genutzt. Bei den Beobachtungen wurde festgestellt, dass tagsüber die Anzahl der Kinder auf dem Parklet relativ groß war. Die Eltern saßen entweder als Gäst*innen im Außenbereich der Gastronomie, lehnten sich an das

Parklet an, redeten miteinander, oder trafen sich mit Bekannt*innen auf ein Getränk. Es konnten auch mehrere Senior*innen beobachtet werden, die sich bei dem Parklet aufhielten, sowie junge Leute, die bis spät abends auf dem Parklet saßen. Die Nutzer*innen des Parklets lehnten sich an die Bänke am Rande des Sandkastens an, normalerweise auf der Seite des Bürgersteigs. Manche - eher jüngere - setzten sich auch auf den abgestuften Bereich. Viele Passant*innen hielten sich kurz bei dem Parklet auf, um sich zu informieren - um die Info-Tafeln zu lesen oder sich persönlich bei den Mitarbeiter*innen zu erkundigen.



Abb. 121: Das Parklet findet Anklang bei Klein...



Abb. 122: ... und Groß

Das Angebot des Tauschgartens wurde von den Anwohner*innen trotz Erklärungsschilder kaum wahrgenommen. Am Anfang waren die Nutzer*innen sehr vorsichtig und nutzten das Parklet lediglich zum Sitzen. Erst gegen Ende der Testphase fingen Passant*innen an, Kräuter mit nach Hause zu nehmen.

Der Sandkasten im Parklet wurde häufig durch Kinder zum Spielen genutzt und daher auch von Eltern geschätzt. Ambivalent wurde in diesem Zusammenhang allerdings die wild zusammengewürfelte Gestaltung des Parklets bewertet. So teilten manche Eltern der Patin ihre Bedenken mit, die Konstruktion sei nicht sicher genug.

Eine Person beschwerte sich beim Amt für öffentliche Ordnung, dass die Verkehrssicherheit gefährdet sei. Die Sicht der Autofahrer*innen werde durch die Höhe des Parklets und den weißen Aufbau eingeschränkt. Eine Überprüfung durch Polizei und Amt für öffentliche Ordnung, ergab allerdings, dass das Parklet innerhalb der Vorgaben der Genehmigung lag und keine Verkehrsgefährdung davon ausging. Eine bauliche Veränderung war daher nicht notwendig.

Viele Autobesitzer*innen aus der Gegend beschwerten sich über den wegfallenden Parkplatz, da in der Liststraße sowieso Parkplatzmangel herrsche, und die Autos auch ohne das Parklet in der zweiten Reihe parkten. Andererseits freuten sich auch wieder manche über den neu gestalteten "Mini-Park", teilte die Patin mit.

Das Lehen organisierte ein paar Konzerte mit jungen Musikern im September 2016 und bespielte damit das Parklet. Die Idee, die Konzerte nicht drinnen stattfinden zu lassen, sondern auf dem Parklet, kam

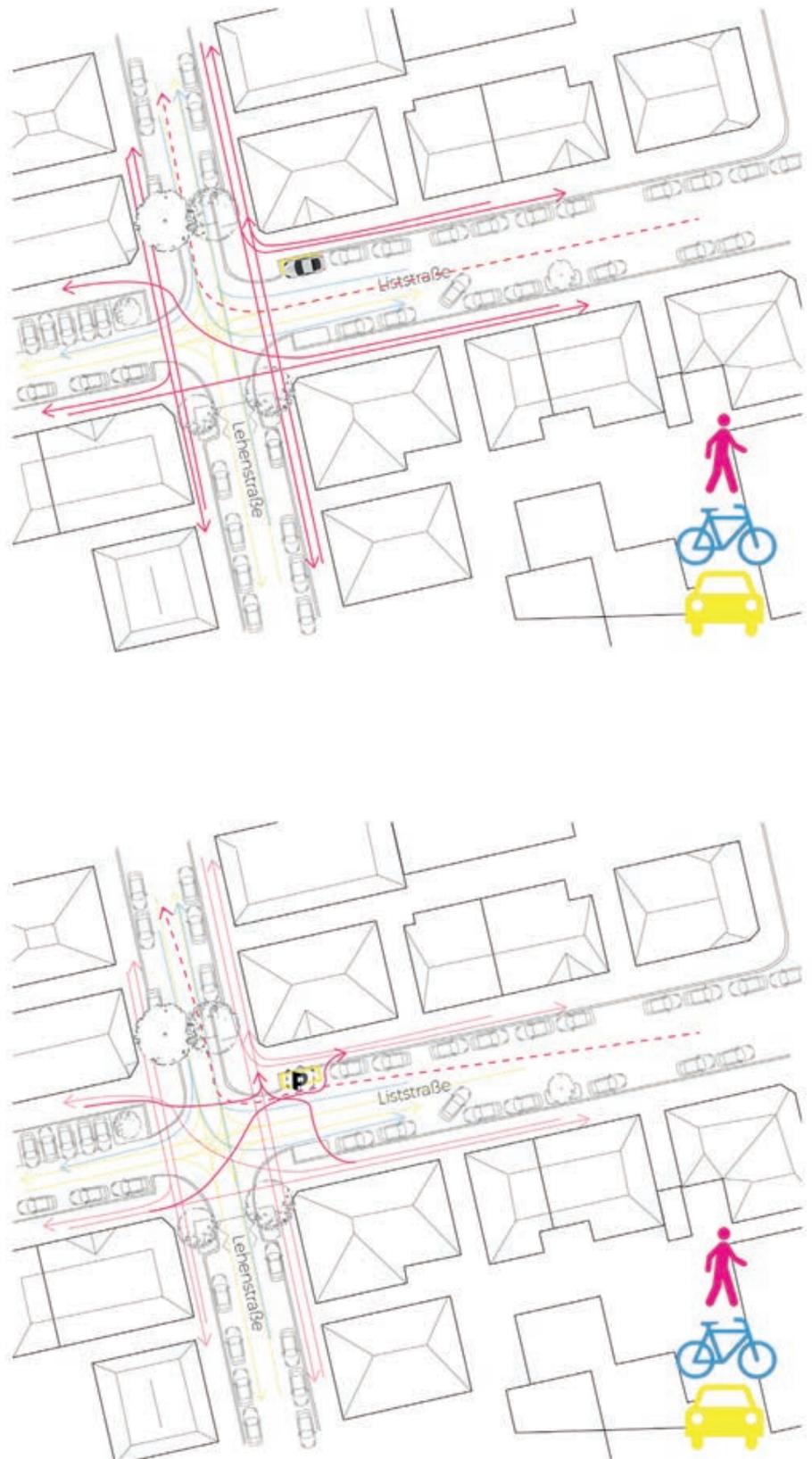


Abb. 123: Bewegungsmuster in der Liststraße ohne und mit dem Parklet



Abb. 124: Bei „Sterne des Südens“ wird das Parklet zur Bühne



Abb. 125: Übrige Pflanzen geraten wieder in die Nachbarschaft

von den Mitarbeiter*innen. Die Veranstaltungen brachten die Nachbarschaft zusammen - Leute verfolgten das Konzert auf ihren Dachterrassen, teilten die Mitarbeiter*innen im Lehen mit.

Im September 2016 nahm der Verein „Sterne des Südens“ das Parklet als weiteren Standort seiner jährlichen Veranstaltung, bei welcher Händler*innen, Gastronom*innen, Dienstleister*innen und Kreative aus dem Viertel zu einem gemeinsamen Tag der offenen Tür einladen, auf.

Erkenntnisse

Auch bei diesem Parklet zeigten sich einige Erkenntnisse, die schon bei anderen Parklets beobachtet werden konnten. So zog auch hier der einfache Sandkasten Kinder an und das Parklet schuf einen gewissen Rahmen an Sicherheit der das Spielen auf der Straße ermöglichte (Siehe Punkt „Parklets schaffen wohnumfeldnahe, sichere öffentliche Treffpunkte für Groß und Klein.“ und „Welche Nutzungen haben sich bewährt?“ In Kapitel 9). Auch hier wurde der Eigenbaucharakter des Parklets Gegenstand der Debatte (Siehe Punkt „High quality vs. Do-it-yourself“ in Kapitel 9) und es zeigte sich, dass die aktive Bespielung des Parklets,

beispielsweise durch die beschriebenen Konzerte zur Akzeptanz und Nutzung beitrug (Siehe Punkt „Parklets sollten aktiv kuratiert werden“ in Kapitel 9).

Darüber hinaus wurden bei diesem Fallbeispiel im Vergleich zu anderen keine Beschwerden über die Nähe zu einem Gastronomiebetrieb erfasst. Die Gestaltung konzentrierte sich auf den Sandkasten und den Tauschgarten und bot nur bedingt komfortable Sitzgelegenheiten an. Das Parklet war folglich kaum als Fläche zur Außenbewirtschaftung zu gebrauchen und wurde daher offenbar auch nicht als solche wahrgenommen. Dieser Umstand weist darauf hin, dass Parklets in Kombination mit Gastronomiebetrieben durchaus eine gangbare Lösung darstellen können, wenn Design und Betriebsmodell entsprechend gestaltet sind (Siehe Punkt „Der Konflikt mit der Gastronomie“ in Kapitel 9).

Dass das Konzept des Mitmachgartens nur zögerlich angenommen wurde, kann darauf zurückgeführt werden, dass die reine Beschilderung nicht ausreichte um die Idee zu kommunizieren und zum Mitmachen anzuregen. Daher sollte ein solches Konzept in Zukunft beispielsweise durch Einladungsschreiben im Quartier, social media oder gemeinschaftlichen Aktionen aktiver

promotet werden. Zahlreiche Urban Gardening Initiativen oder die Selbstbedienungsgärten der „Essbaren Stadt Andernach“ (Andernach) können hier als Inspirationsquelle herangezogen werden.



Abb. 126: Vorher und Nachher der Liststraße

Literatur:

Gehl J., & Svarre B. (2013). *How to study public life*. Washington, Covelo, London: Island Press.

Gehl, J. (2014). *Menschen in Bewegung setzen*. In: Brandeins. <https://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen/> (Zugegriffen: 18.10.2017)

Rast 06 (2008). *Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen - Ausgabe 2006 (Korrigierte Fassung 2008)*. Berlin/Köln: FGSV

Schröppel , A.-K. (2016). *Der Parkplatz wird zur öffentlichen Bühne*. In: *Stuttgarter Zeitung*. <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.parklet-stuttgart-stadtmitte-der-parkplatz-wird-zur-oeffentlichen-buehne.f568cee5-b23b-4fbc-8868-66a4a6bf8c56.html> (Zugegriffen: 12.11.2017)

Schröppel , A.-K. (2016). *Eine Oase der Ruhe*. In: *Stuttgarter Zeitung*. <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.parklet-kleiner-steingarten-eine-oase-der-ruhe.f6192d58-0190-4c52-a8a7-83aaa41ca2b3.html> . (Zugegriffen: 1 2.11.2017)

Weiterführende Informationen:

Andernach: http://www.andernach.de/de/leben_in_andernach/es_startseite.html (Zugegriffen: 01.09.2017)

Wanderstuhl: <https://wanderstuhl.wordpress.com/> (Zugegriffen: 01.09.2017)





7. Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit

Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein

Öffentlichkeitsarbeit

Im Laufe des Projekts wurde stets versucht einen öffentlichen Diskurs über die Thematik des öffentlichen Raums und seine Gestaltung zu generieren, insbesondere über den Straßenraum. Verschiedene Veranstaltungen wurden dafür organisiert. Hervorzuheben sind dabei die Eröffnungsfeier der elf Parklets in Stuttgart, sowie der Parking Day Stuttgart vom 16. September 2016, welcher ebenfalls den feierlichen Abschluss des Projekts markierte.

Schon zur Erstellung des ersten Parklets im Herbst 2015 ist eine Facebook-Seite aufgeschaltet worden, wo noch immer von Seiten der Initiator*innen, über Neuigkeiten des Projekts berichtet und mit Interessenten und Kritiker*innen kommuniziert wird. Ebenfalls gibt es eine eher informative Webseite, mit übersichtlichen Bildern der einzelnen Parklets. Feedback und sämtliche weitere schriftliche Kommunikation passierte vorwiegend per Mail. E-Mail-Adressen und Links zu den Webauftritten wurden stets auch auf Plakaten und Flyern etc. mitgeteilt. Unterstützung in graphischen Arbeiten wurde im Laufe des Projekts von zwei Studentinnen der Akademie der bildenden Künste Stuttgart, sowie von einer lokalen Druckerei geleistet. Wobei die Parklets selbst und die Interaktion derer mit der Stadt und deren Menschen die wertvollste PR-Kampagne darstellte.

Presse, Politik und Zivilgesellschaft zeigten dadurch großes Interesse am Projekt und auch an der angesprochenen Thematik. So wurden ohne eigenes Zutun Artikel geschrieben, online darüber diskutiert, Fotos geteilt und weitere öffentliche Veranstaltungen wie zum Beispiel Stadtgespräche und

Stadtspaziergänge organisiert. Ein öffentlicher Diskurs fand statt. (Für die Inhaltsanalyse des öffentlichen Diskurs, lesen Sie bitte Kapitel 9)

Dieses Kapitel beleuchtet Veranstaltungen, die im Rahmen der Parklets stattgefunden haben und geht auf den Nachklang ein, den das Projekt zusammen mit der dazugehörigen Öffentlichkeitsarbeit und dem dadurch entstandenen Diskurs eingeläutet hat und vielleicht noch haben wird.

Veranstaltungen

Eröffnungsfeier

Anlässlich der Fertigstellung der studentischen Entwürfen, wurde am 29. Juni 2016 ein öffentlicher Stadtspaziergang abgehalten. Nach einer vorgegebenen Route wurden zu Fuß oder per Rad die einzelnen Parklets besucht. Der Fokus lag dabei auf den Entwurfs-erläuterungen der jeweiligen Student*innen, welche anschließend von den zuständigen Professor*innen und Dozent*innen eine inhaltliche Kritik erhielten.

Eingeladen waren explizit auch die Anwohner*innen, Pressevertreter*innen und Vertreter*innen der kommunalen Politik, welche sich ebenfalls in die Kritik und die dabei entstandenen Diskussionen einbrachten und den akademischen Rahmen erweiterten.

Der Spaziergang behielt seinen feierlichen Charakter bis zur Eröffnungsfeier auf dem Parklet in der Langen Straße, wo mit der Unterstützung eines studentischen Cafés und einer lokalen Brauerei mit rund 70 Personen der offizielle Projektstart gefeiert wurde.

Parking Day 2016 und Abschlussfeier

Der Parking Day findet in Stuttgart seit 2012 statt. Die bisher größte Aufmerksamkeit erhielt er 2016, als gleichzeitig mit dem Parking Day auch nochmals die Parklets in Szene gesetzt und gebührend gefeiert wurden.

Auf Anfrage der Fraktion der Grünen/Bündnis 90 im Bezirksbeirat Stuttgart West, wurde ein Stadtspaziergang organisiert, an welchem die Parklets im Stuttgarter Westen abgelaufen wurden.

Verschiedene Vereine, Privatpersonen und die Parklet-Pat*innen nahmen den Tag zum Anlass die bestehenden Parklets bewusst zu nutzen. Einige haben per Fahrrad sämtliche Parklets, sowie alle temporären Installationen für den Parking Day besucht. Andere wiederum trafen sich auf ihrem Lieblingsparklet. Es gab Musik, Open Air Kino, Speis und Trank und vieles mehr.

Das Projektteam der Parklets für Stuttgart organisierte wiederum auf dem Parklet in der Langen Straße eine Feier in Zusammenarbeit mit den bei der Eröffnungsfeier beteiligten Unterstützer*innen, sowie den angrenzenden Geschäften, die unter anderem Verpflegung, sowie ihre Infrastruktur zur Verfügung stellten. Gefeiert wurde bis spät in die Nacht mit rund 150 Leuten.

Stadtgespräch mit den Stadtisten

Die kommunalpolitische Wählervereinigung "Die Stadtisten" aus Stuttgart, lud am 6. Juli 2016, eine Woche nach der Eröffnung der Parklets, zum Stadtgespräch - einer offenen Diskussion über die Parklets - ein. Via Facebook forderte der Verein zu einem persönlichen Austausch auf, da es seiner Meinung nach noch



Abb. 127: Stadtgespräch auf dem Marienplatz mit den „Stadtisten“

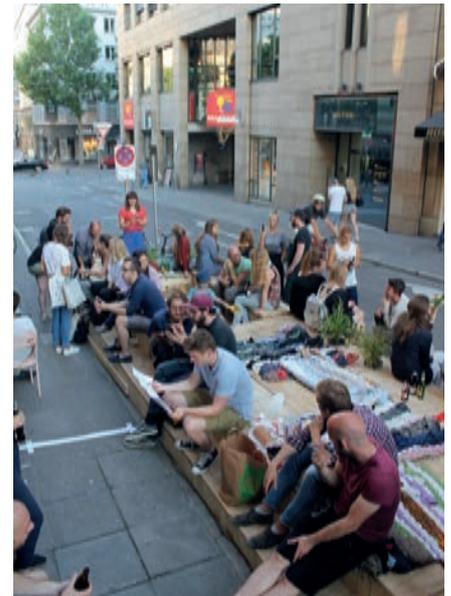


Abb. 128: Eröffnung des Parklets „From Parking Space to Public Stage“

Unklarheiten über das bis jetzt unbekannte Projektformat gab und die vielen bereits geäußerten Meinungen keine Besserung dessen versprochen.

Nach Vorschlag des Vereins fand das Treffen am Parklet vor der Tübinger Straße 90 im Stuttgarter Süden statt. Dabei waren die Initiator*innen von „Parklets für Stuttgart“, Vertreter*innen des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur, einige Mitglieder*innen der Stadtisten und der Grünen Fraktion des Bezirksbeirates Süd, Vertreter*innen der Presse und interessierte Bürger*innen. Die Idee des Studenten, der das Parklet in der Tübinger Straße entworfen und gebaut hat - die in der Installation integrierten mobilen Papphocker auf dem Marienplatz mitzunehmen - wurde verfolgt: die Diskussionsrunde mit rund 15 Personen verschob sich auf den Platz.

Im Internet wurden sowohl Befürworter*innen, als auch Gegner*innen des Projekts zum Austausch aufgefordert. Anwesend waren letztendlich politische und zivilgesellschaftliche Akteur*innen,

die die Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels in Richtung nachhaltiger Mobilität und menschen- statt autogerechter Stadt-raumgestaltung in Stuttgart vertreten. Ein interessanter Austausch fand dennoch statt und die Projektidee fand eine breitere politische Unterstützung.

Die von den Stadtisten organisierte Veranstaltung kann als positives Beispiel für das Erreichen des durch das Parkletprojekt verfolgten Ziels, einen öffentlichen Diskurs anzustoßen, gesehen werden. Das Treffen zeigte, dass die temporären urbanen Interventionen auf Parkflächen Bürger*innen und politische Akteur*innen dazu bewegten, über eine Umstrukturierung und Neugestaltung des öffentlichen Raums nachzudenken, alternative Mobilitätsformen in der Stadt abzuwägen und in der Öffentlichkeit darüber zu diskutieren. Als Anlass für das Stadtgespräch dienten die polarisierten Meinungsäußerungen über das Projekt in den sozialen Medien. „Die Parklets seien ein frontaler Angriff auf die eingefleischte Autokultur

in einer Stadt, die seit der Erfindung des Automobils von dieser Technik geprägt sei“, berichtete die Stuttgarter Zeitung¹ über das Stadtgespräch am Marienplatz. Die Anwesenden tauschten ihre Gedanken über die lebenswerte Stadt von morgen aus, über eine nachhaltige Mobilität, die mehr Aufenthalts- und damit mehr Lebensqualität schafft.

Weiterhin wurde mit dem Stadtgespräch ein weiteres Ziel der Parklets erreicht: den Straßenraum - die im Aufenthaltsraum temporär umgestaltete Parkfläche in der Tübinger Straße - und im Laufe des Gesprächs den Marienplatz als Kommunikationsraum zu nutzen. Anstatt online über die Thematik zu diskutieren, trafen sich Bürger*innen im öffentlichen Raum in ihrem Wohnumfeld, um sich über diesen öffentlichen Raum auszutauschen.

Podiumsdiskussion

Am 13. Juli 2016 veranstaltete das Parklet Team zusammen mit dem Städtebau-Institut der Uni-

¹ „Parklets: Gemütlicher Angriff auf die Autokultur“, Stuttgarter Zeitung Online, 08.07.2016, <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.parklets-gemuetlicher-angriff-auf-die-autokultur.f8a1716b-fc33-467b-8b9c-3398257dff45.html> (Zugriff: 15.08.2017)

versität Stuttgart eine öffentliche Podiumsdiskussion rund um die Parklets. Unter dem Titel "Stadt-raum Parkraum Lebensraum" diskutierten im Foyer des Kollegiengebäudes 1 am Universitäts-campus Stadtmitte, Vertreter*innen der Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft - Antje Stokman (Universität Stuttgart, Institut für Landschaftsplanung und Ökologie, Leiterin des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur), Stephan Oehler (Stadt Stuttgart, Abteilung Verkehrsplanung, Stadtgestaltung), Hannes Wolf (Quartiersmanager Gerberviertel, Parklet-Pate), Reinhard Möhrle (Bezirksvorsteher Stuttgart West) und Basil S. Helfenstein (Mitinitiator der Parklets für Stuttgart). Mehr dazu in Kapitel 5.

Vorträge und Präsentationen

Die Parklets zeigten einen neuen Umgang mit dem Stadtraum und motivierten zur aktiven Teilnahme an der Stadtgestaltung. So wurden an die Feedback-Mailbox einige Anfragen an Informations- und Erfahrungsaustausch geschickt. In einigen Mails wurde mitgeteilt, dass persönliche Erlebnisse an den Parklets das Interesse geweckt haben und zu einer Nachfrage - auch in anderen Regionen - geführt haben.

"Ich arbeite in einem der Ministerien in der Nähe des Schützenplatzes. Ich habe heute meine Mittagspause im Parklet verbracht und gedacht: Das brauchen wir in Urbach/Rems auch. Den Platz, den sich Autos oder die öffentliche Verwaltung nehmen, zurückholen als Treffpunkt, Pausenplatz, teil begrünte Fläche, öffentlichen Raum." - Mitglied der Grünen/Bündnis 90

So kamen verschiedene Anfragen zusammen, die Parklets, das Projekt und die Ideen dahinter vorzustellen. Hier eine unvollständige Liste gehaltener Vorträge und Präsentationen:

Ausstellung Stadtlücken
/ am Fruchtkasten 3
Stuttgart / 11.05.2016

"Hallo, Nachbarschaft!" /
Platzgespräche im westQuartier
/ Stuttgart West / 28.05.2016

weltSTATTmarkt / Schlossplatz
Stuttgart / 04.06.2016

Sitzung Bezirksbeirat West
/ Bürgerzentrum West
Stuttgart / 14.06.2016

Cities for Mobility Congress /
Rathaus Stuttgart / 19.06.2016

Sitzung Bezirksbeirat Süd
/ Stuttgart / 21.06.2016

Präsentation Jugend.Stadt.Labor
/ 10. Bundeskongress Nationale
Stadtentwicklungspolitik
"Städtische Energien -
Zusammenhalt gestalten"
/ Convention Center
Hannover / 14.-16.09.2016

"Vom Autoland zum
Mobilitätsland" /
Unternehmensgrün /
Mock-Up Nimbus Group
Stuttgart / 21.09.2016

Impulsabend "Mobilitätswandel"
/ GUBE 20 / merzpunkt
München / 17.01.2017

Kolloquium mobil.
LAB der Technischen
Universität München /
Geislingen / 24.01.2017

2. Zukunftsmarkt CommonON
2017 / Fürth / 14.10.2017

Nachklang

Die Parklet-Interventionen weckten ein großes Interesse. Es kamen (per Mail, auf Facebook, in persönlichen Gesprächen) verschiedene Anfragen aus der Bürger*innenschaft zur Weiterverfolgung der Idee der Parklets. Am Schützenplatz hat sich zudem ein eigenständiger Verstetigungsprozess herausgebildet (s. Kapitel 6. - Casa Schützenplatz). Zwei Anträge der Bezirksbeiräte Mitte und West bezüglich Parklets wurden gestellt, was aufzeigt, dass das Thema nach wie vor hoch aktuell ist. Die Planersocietaet greift das Thema in ihrem Fußverkehrskonzept für die Stadt Stuttgart auf und schlägt sogenannte "Stuttgarter Rechtecke" vor, welche im Prinzip dem Parkletkonzept entsprechen.

Anträge in den Bezirksbeiräten

Die SPD-Bezirksbeiratsfraktion Stuttgart-Mitte stellte am 3. August 2016 einen Antrag auf die Prüfung der Rechtsgrundlagen für eine zeitbegrenzte Umwidmung von Parkflächen in gemeinnützliche Bereiche. Der Antrag basierte auf das im Sommer 2016 durchgeführte Parklet-Projekt, das im Antragsschreiben erwähnt und in Fotos abgebildet wurde.

"Die Stadtverwaltung wird aufgefordert einen Rechtsrahmen für Stuttgart Mitte zu entwickeln, der es BürgerInnen oder Gruppierungen unter nachvollziehbaren Bedingungen ermöglicht, temporär eine städtische Fläche als öffentlichen Raum zum Nutzen der Allgemeinheit zu gestalten, wie es beispielsweise die Rechtsregelungen von Sao Paulo/Brasilien

STEP BY STEP ZUM PARKLET

- 1. Verantwortlichkeiten klären**
Irgendjemand muss es ja machen. Das kannst Du persönlich sein, oder gemeinschaftlich mit Nachbar*innen, Freund*innen, einem Verein oder einem Unternehmen. Denn es kann viel zu erledigen geben, bis aus einer Idee ein Parklet entsteht. Nachdem das Parklet einmal steht und darauf angestoßen wurde, müssen unter Umständen Pflanzen gegossen, Müll aufgesammelt oder kleine Reparaturen erledigt werden. Wichtig ist, dabei nicht den Überblick zu verlieren und regelmäßig vorbeizuschauen.
- 2. Standort wählen**
Am besten entscheidest Du Dich für einen Parkplatz in Deiner Nähe oder einen Ort, den Du gut kennst. Bestimmt weißt Du dann auch schon was an diesem Ort fehlt und was Du mit dem Parklet bewirken möchtest. Konzentriere Dich dabei nicht unbedingt auf einen bestimmten Parkplatz, eventuell bemerkt die Stadtverwaltung, dass es auf dem einen Parkplatz leider nicht möglich ist ein Parklet zu errichten, aber dafür auf dem gegenüber.
- 3. Planen**
Zeitplan: Bestimme von wann bis wann das Parklet stehen soll. Vergiss nicht, auch für den Abbau bist Du zuständig.
Setze Dir Meilensteine was bis wann erledigt sein sollte. Gerade der Aufbau und die Logistik dafür könnten ansonsten plötzlich zum Problem werden.
Material: Je nachdem welchen Zeitraum, den Du für das Parklet festlegst, eignen sich unterschiedliche Baumaterialien. Ein Parklet für die Sommer- und Herbstmonate muss nicht unbedingt schneesicher sein, Finger weg von leicht entflammbarem Material. Holz ist aber natürlich in Ordnung. Finde heraus ob es eine Möglichkeit gibt gebrauchtes Baumaterial wiederzuverwenden oder zu recyceln. Überlege Dir gut was Du Dir leisten kannst und willst und wie es transportiert werden kann.
- 4. Ideen entwickeln**
Nutzung: Ein gutes Parklet ist ein belebtes Parklet. Welche Funktionen braucht es, um einen Mehrwert für die Nachbarschaft zu schaffen? Benötigt die Straße mehr Aufenthaltsraum, mehr Grün, mehr Wasser oder Schatten? Fehlt ein Kinderspielplatz, ein Fahrradständer, ein Urban Gardening Projekt oder etwas ganz anderes? Welche Möglichkeiten gibt es unterschiedliche Nutzergruppen anzusprechen, etwa durch verschiedene Veranstaltungen auf dem Parklet?
Gestaltung: Einerseits willst Du ein schönes Parklet und andererseits sollte es eine sichere Nutzung garantieren. Das heißt, Wind und Wetter stand halten, Verletzungsgefahren vorbeugen und keine Gefahr für den rollenden Verkehr darstellen. Sind bewegliche Elemente eingeplant, prüfe ob die Notwendigkeit besteht, diese in den Nachtstunden zu sichern.
- 5. Das Konzept dem Bezirksbeirat vorstellen**
Nur Mut! Die Sitzungen des Bezirksbeirats können Dir langwierig vorkommen, dennoch ist es wichtig dieses Gremium von Deinem Konzept zu überzeugen. Informiere Dich im Voraus darüber, wann die nächsten Sitzungen stattfinden und melde Deinen Antrag frühzeitig an. Somit verlierst Du nicht unnötig Zeit und kannst Dich vorbereiten, indem Du zum Beispiel das Gespräch mit potenziellen Befürworter*innen suchst, damit sie Dich und Deinen Antrag unterstützen. Bereite eine Präsentation vor und gehe dabei kompetent auf die oben genannten Punkte ein, dann klappt das schon. Immerhin unterstützen die Bezirksbeiräte die Idee der Parklets für Stuttgart.
- 6. Antrag bei dem Ordnungsamt einreichen**
Nach dem Beschluss des Bezirksbeirats musst Du einen Antrag bei dem Amt für öffentliche Ordnung einreichen, wo die Machbarkeit und Vereinbarkeit mit den erforderlichen Vorgaben geprüft wird. Dafür kannst Du unseren Musterantrag ausfüllen, diesen mit den notwendigen Unterlagen ergänzen und ab die Post.
Tipp: Lass Dir im Antrag die Zustimmung des Bezirksbeirates bestätigen und informiere Anwohnende darüber, dass ein Parklet entstehen wird.
- 7. Letzte Vorbereitungen**
72 Stunden vor Baubeginn müssen Halteverbotschilder den Standort markieren um sicherzugehen, dass dieser nicht zugeparkt sein wird. Informiere auch das zuständige Polizeirevier, somit ist es auf mögliche Beschwerden vorbereitet. Nützliche Adressen findest Du am Ende des Dokumentes.
- 8. Bauen**
Sicherheit geht vor. Arbeite vorsichtig und hinterlasse kein Chaos, damit sich niemand gestört fühlt. Beachte auch den rollenden Verkehr neben der Baustelle. Unerwartetes kann immer dazwischen kommen, behalte einen kühlen Kopf!
Tipp: Hinweise für Aufstellen von Halteverbotschildern der Stadt Stuttgart: stuttgart.de/img/mbd/fohm/4754/54594.pdf
- 9. Genießen**
Nach getaner Arbeit hast Du eine Pause verdient. Lade Deine Freund*innen ein und feiere Euer tolles Parklet. Halte auch uns via e-mail oder Facebook auf dem Laufenden darüber, wie es dem Parklet geht und teile Fotos vom Brunch, Open Air Kino, Kopfhörer-Disco usw. auf dem Parklet. Denk dran jeden dritten Freitag im September ist Parking Day!
- 10. Abbauen**
Abbauen geht viel leichter als aufbauen. Plane die Entsorgung und Weitergabe, bzw. Wiederverwendung der Materialien frühzeitig ein, oder beantrage gegebenenfalls rechtzeitig Sperrmüll.

Inspiration für Material gefällig?
M. Kaltwasser/F. Köberling: Ressource Stadt-City as a Resource Berlin: Jovis, 2007

Wie praktisch!
Hier findest Du online einen Lageplan: gis6.stuttgart.de/maps/

Abb. 129: Anleitung aus der Broschüre „How to Parklet“

oder San Francisco/ USA ihren Bürgern im Rahmen von Parklets bereits seit Längerem ermöglichen.“

Der Antrag der Grüne-Bezirksbeiratsfraktion Stuttgart-West vom 19. Oktober 2016 fordert ebenso das Prüfen der rechtlichen Rahmenbedingungen für das Nutzen von Straßenraum sowohl für nicht-kommerzielle als auch für kommerzielle Zwecke mit der Absicht für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität und Kommunikation im öffentlichen Raum. Der Antrag bezieht sich auf das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur und das Parklet-Projekt.

„Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, zu berichten, 1. an wen (Amt, Sachbearbeiter/in) sich Bürgerinnen und Bürger wenden müssen, um zu bean-

tragen, entweder temporär oder dauerhaft eine städtische Fläche/Straßenraum im Stuttgarter Westen als nichtkommerziellen öffentlichen Raum zum Nutzen der Allgemeinheit zu gestalten; 2. sind die Entscheidungen nach Ziff. 1 mit Auflagen verbunden (z.B. was Größe, Material, Instandhaltung, Versicherung, Müllentsorgung, Pflanzenpflege, etc. anbelangt) für die zur Nutzung der beantragte Fläche bzw. ob es grundsätzlich die Möglichkeit für eine solche Auflage gibt und mit welchen Gebühren; 3. sind der Verwaltung Mischformen bekannt, dergestalt, dass eine kommerzielle Nutzung des öffentlichen Raums durch Gewerbetreibende mit der Auflage verbunden werden kann Nichtkonsum zu akzeptieren; [...]“

Am 09.11.2016 stellte die Grüne-Bezirksbeiratsfraktion Stutt-

gart-West zudem einen Antrag bezüglich Außengastronomien:

„[...]In Köln wurde im Rahmen eines Pilotversuchs eine Außenbewirtschaftung auf Parkplätzen bereits zugelassen. Die neue Regelung war dort so beliebt, dass sie bereits auf weitere Bezirke ausgeweitet wurde.

Wir beantragen daher:
1. Die Verwaltung wird gebeten, von diesem Kölner Pilotversuch nach dessen Abschluss im Ausschuss für Umwelt und Technik zu berichten.
2. Die Verwaltung prüft, welche Möglichkeiten bestehen, Gastronomiebetrieben öffentliche Parkplätze im unmittelbaren Umfeld des Betriebes zur Bewirtschaftung zu vermieten, und unterstützt Gastronom*innen bei der Umsetzung erweiterter Straßenbewirtschaftung.“ (Siehe Anhang)

How To Parklet

Im August 2017 publizierte das Team Parklet via Facebook eine PDF-Broschüre mit dem Titel "How To Parklet", welches sich auf eine interne Absichtserklärung der Stadtverwaltung und Bezirksbeiräte bezieht. Darin wird Schritt für Schritt erklärt wie in Stuttgart aus bürgerschaftlichem Engagement ein Parklet entstehen könnte, wenn man die in der Absichtserklärung genannten Spielregeln befolgt.

Wir freuen uns darauf - hoffentlich - bald neue Parklets in Stuttgart zu sehen und möchten Stuttgart darin bestärken, diese weiterhin zuzulassen und rechtlich zu manifestieren.

Weiterführende Informationen:

Parklet-stuttgart.de (Zugegriffen: 18.10.2017)

issuu.com/parkletstuttgart (Zugegriffen: 18.10.2017)

facebook.com/parkletstuttgart (Zugegriffen: 18.10.2017)

Anhang: Anträge



Bezirksbeiratsfraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN Stuttgart-West

Stuttgart, den 19.10.2016

Antrag

Rechtsrahmen und Vorgehen zur Genehmigung für Projekte im öffentlichen (Straßen) Raum im Stuttgarter Westen

Von Juni bis September 2016 hat das Team Reallabor an fünf temporären Standorten im Stuttgarter Westen Parklets aufgestellt (<http://parklet-stuttgart.de/info/>). Zuvor wurde die Zielsetzung und der Ablauf im Bezirksbeirat West vorgestellt. Es ist geplant, die Auswertung ebenso im Bezirksbeirat West zu präsentieren.

Doch bereits während dieser temporären Nutzung wurden Erfahrungen gesammelt und längerfristige Ideen entwickelt um Bürgerinnen und Bürgern die Gestaltung des öffentlichen Raums zu ermöglichen und damit einen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Kommunikation zu leisten. Hierfür sind jedoch rechtliche Rahmenbedingungen und Kriterien seitens der Stadtverwaltung zu beachten, die mit dem vorliegenden Antrag abgefragt werden, um eine bessere Informationslage für die Interessierten zu schaffen.

Wir beitragen:

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, zu berichten,

1. an wen (Amt, Sachbearbeiter/in) sich Bürgerinnen und Bürger wenden müssen, um zu beantragen, entweder temporär oder dauerhaft eine städtische Fläche/Straßenraum im Stuttgarter Westen als nichtkommerziellen öffentlichen Raum zum Nutzen der Allgemeinheit zu gestalten;
2. sind die Entscheidungen nach Ziff. 1 mit Auflagen verbunden (z.B. was Größe, Material, Instandhaltung, Versicherung, Müllentsorgung, Pflanzenpflege, etc. anbelangt) für die zur Nutzung der beantragte Fläche bzw. ob es grundsätzlich die Möglichkeit für eine solche Auflage gibt und mit welchen Gebühren;
3. sind der Verwaltung Mischformen bekannt, dergestalt, dass eine kommerzielle Nutzung des öffentlichen Raums durch Gewerbetreibende mit der Auflage verbunden werden kann Nichtkonsum zu akzeptieren;
4. ist seitens der Verwaltung geplant oder vorstellbar für diese Nutzungsform Hilfestellungen wie Broschüren, Internetseiten etc. zu erstellen und die Bürgerschaft zu informieren. Beispiele hierzu sind: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2016/freiraum-fibel.html>
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/oeffentlicher-raum/index.html>

Gez.

5.4.2017

www.stuttgart.de/external/show/ratsdokumente

	Antrag vom 09.11.2016	Nr. 345/2016
--	------------------------------	---------------------

Antrag

Stadträtinnen / Stadträte - Fraktionen
Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion
Betreff
Außengastronomie in der Innenstadt erweitern – Freien Parkraum zur Verfügung stellen

Aktuell wird das Fußgängerkonzept für die Innenstadt erstellt. Hierbei werden Haupt- und Flaniererrouten für die Fußgänger definiert, auf welchen im Folgeschritt die Fußgängerfreundlichkeit durch die Beseitigung von Mängeln verbessert werden soll.

Ein entscheidender Faktor für die Beliebtheit der Fußwegeverbindungen ist die Aufenthaltsqualität. Diese wiederum wird insbesondere durch Außengastronomie begünstigt. Häufig ist eine Außenbewirtschaftung auf Gehwegen allerdings aus Platzgründen gar nicht möglich oder die Qualität der Fußwegeverbindung müsste hierfür eingeschränkt werden.

Denkbar wäre es daher, Parkflächen der Stadt an Gastronomiebetriebe zur Außenbewirtschaftung zu vermieten. Hierdurch wird, ohne eine Einschränkung der Fußwegeverbindungen, den Menschen Raum für bürgerschaftliche Nutzung zurückgegeben, die Gastronomie in der Innenstadt gestärkt und eine zusätzliche Einnahmequelle für die Stadt gewonnen.

In Köln wurde im Rahmen eines Pilotversuchs eine Außenbewirtschaftung auf Parkplätzen bereits zugelassen. Die neue Regelung war dort so beliebt, dass sie bereits auf weitere Bezirke ausgeweitet wurde.

Wir beantragen daher:

1. Die Verwaltung wird gebeten, von diesem Kölner Pilotversuch nach dessen Abschluss im Ausschuss für Umwelt und Technik zu berichten.
2. Die Verwaltung prüft, welche Möglichkeiten bestehen, Gastronomiebetrieben öffentliche Parkplätze im unmittelbaren Umfeld des Betriebes zur Bewirtschaftung zu vermieten, und unterstützt Gastronom*innen bei der Umsetzung erweiterter Straßenbewirtschaftung.

[zum Seitenanfang](#) drucken



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
SPD-Bezirksbeiratsfraktion Stuttgart-Mitte

Wilhelmsplatz 10, 70182 Stuttgart

03.08.2016

Antrag der SPD-Bezirksbeiratsfraktion Stuttgart-Mitte

Der Bezirksbeirat Stuttgart-Mitte möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert einen Rechtsrahmen für Stuttgart Mitte zu entwickeln, der es BürgerInnen oder Gruppierungen unter nachvollziehbaren Bedingungen ermöglicht, temporär eine städtische Fläche als öffentlichen Raum zum Nutzen der Allgemeinheit zu gestalten, wie es beispielsweise die Rechtsregelungen von Sao Paulo/ Brasilien oder San Franzisco/ USA ihren Bürgern im Rahmen von Parklets bereits seit Längerem ermöglichen.

Dieser Rechtsrahmen soll zur Diskussion möglichst zeitnah dem Bezirksbeirat und Gemeinderat vorgestellt werden.

Begründung:

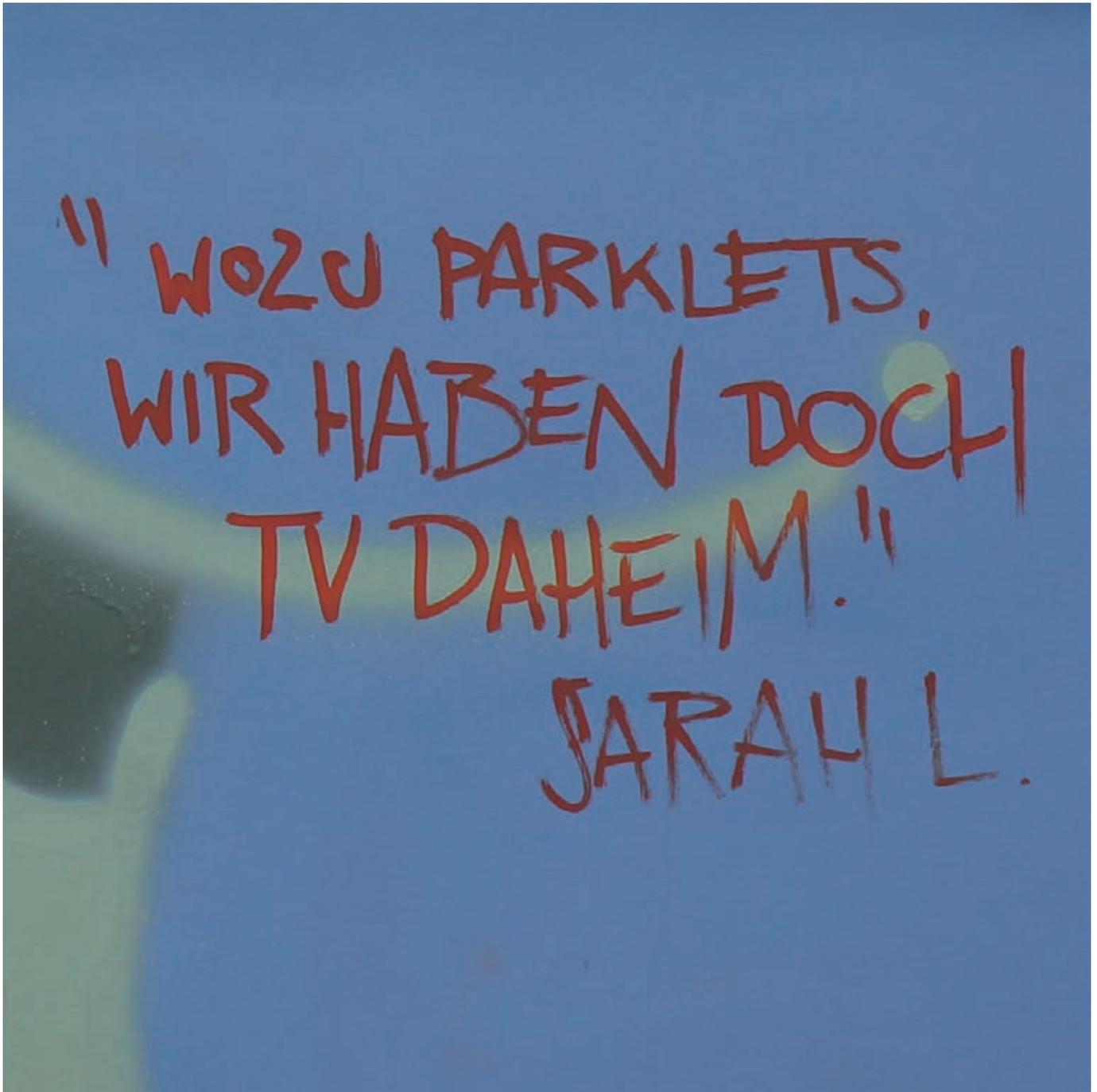
Gastronomen mieten öffentliche Flächen, Anwohner beantragen für ihre PKW Parkausweise. Beide Nutzungen dienen dem Eigeninteresse des Nutzers. Darüber hinaus ist es derzeit in Stuttgart nicht möglich, öffentliche Flächen zur temporären Nutzung zu beantragen. Insbesondere ist es nicht möglich, im öffentlichen Raum einen von Bürgern für Bürger selbstverantworteten, öffentlichen Raum zu gestalten, um die Stadt lebenswerter zu machen.

Gerade dieses Bedürfnis der BürgerInnen nach einer derartigen selbstverwalteten und selbstgestalteten Flächen wächst zuletzt immens, zugleich zeigt die Stadt selbst zunehmend Willen, Spielräume zu bieten. Die drei anhängenden Beispiele dies.

Es ist an der Zeit, dass die Stadt Stuttgart einen Rechtsrahmen schafft, der es BürgerInnen unter nachvollziehbaren Bedingungen ermöglicht, temporär eine städtische Fläche als öffentlichen Raum zu gestalten.

Wilhelmsplatz 10
70182 Stuttgart
www.spd-stuttgart-mitte.de
facebook.com/spd.stuttgartmitte





8. Reaktionen auf das Realexperiment - Inhaltsanalyse

Sophia Alcántara, Bianca Llerandi

Einführung

Die Ziele des Realexperiments „Parklets für Stuttgart“ wurden in einem gemeinsamen Workshop mit Wissenschaftlern*innen und Akteuren*innen der Zivilgesellschaft festgelegt (siehe auch Kapitel 9). Eines dieser Ziele bestand darin, Aufmerksamkeit zu erzeugen und eine Debatte über die Nutzung des öffentlichen Raums anzuregen. Um zu überprüfen ob dies gelungen ist, wurde zunächst die Medienresonanz der Parklets (Erfolgskriterium) analysiert. Diese Analyse berücksichtigt die lokale, regionale und überregionale Berichterstattung, und dabei sowohl Online- als auch Printartikel. Dabei ist neben der Erfassung der Anzahl der Artikel, die Art der Berichterstattung, deren Relevanz sowie die zugrundeliegende Argumentationsstruktur von Bedeutung. Da ein öffentlicher Diskurs nicht nur in den klassischen Medien stattfindet, wurden zudem Kommentare auf Facebook, Feedback E-Mails, Gelbe Karten¹ sowie Ergebnisse von Befragungen vor den Parklets und Mitschnitte von Diskussionsrunden wissenschaftlich ausgewertet. Neben einigen quantitativen Auswertungen zur Erfassung des Stimmungsbildes und zur allgemeinen Orientierung, soll dieser Beitrag vor allem die unterschiedlichen Argumentationslinien der Befürworter*innen und Gegner*innen qualitativ nachzeichnen. Auf diese Weise werden die Begründungsmuster sichtbar, die zum einen für die Persistenz, also das Beharren auf den Status Quo („Parkplätze sind zum Parken da“), und zum anderen für den „Wandel“ („der öffentliche Raum gehört allen und sollte von allen genutzt werden können“) angeführt werden. Nach dieser Einführung erfolgt im zweiten Unterkapitel eine Übersicht über das Datenmateri-

al und in den folgenden Unterkapiteln werden die angewendeten quantitativen bzw. qualitativen wissenschaftlichen Analysemethoden und Ergebnisse angeführt. Das dritte Unterkapitel gibt dementsprechend Auskunft über einzelne Zahlen und Statistiken, während im vierten Unterkapitel die Argumentationslinien und Begründungsmuster im Fokus stehen. Im letzten Unterkapitel erfolgt eine Diskussion zur Frage inwieweit es mit dem Realexperiment „Parklets für Stuttgart“ gelungen ist, einen öffentlichen Diskurs anzuregen.

Methode und Datenmaterial

Angewendete Methoden

Für die Auswertung des Datenmaterials wurden primär qualitative und vereinzelt quantitative Verfahren angewendet. Die quantitativen Auswertungen bestehen vor allem aus deskriptiven Statistiken. Weitere tiefergehende, wie zum Beispiel multivariate Analysen waren u.a. aufgrund des umfangreichen schriftlichen Datenmaterials nicht möglich. Als qualitatives Verfahren wurde die Inhaltsanalyse nach Mayring angewendet (vgl. Mayring 1995). Dabei geht es in erster Linie um eine sorgfältige und methodisch kontrollierte Zusammenfassung und Kategorisierung des Inhalts mit einer starken Nähe zum vorhandenen Textmaterial (vgl. Kuckartz 2005: 96 f.). Der Fokus der hier vorgenommenen Analyse liegt auf einer Exploration der unterschiedlichen Begründungsmuster von Gegner*innen und Befürworter*innen der Parklets, also einer Analyse der verschiedenen Argumentationsstrukturen.

Datenmaterial

Im Folgenden sollen die Daten sowie ihre Quellen, die der Analyse zu Grunde liegen, präsentiert werden.

a) Mediale Berichterstattung (Online und Print)

Insgesamt wurden 41 Beiträge über das Projekt „Parklets für Stuttgart“ von 26 verschiedenen Zeitungen, Magazinen und Internetseiten gefunden und analysiert. Einige Beiträge waren textidentisch, da sie sich auf die Pressemeldung der DPA bezogen oder mehrfach in unterschiedlichen Stadtteilzeitungen veröffentlicht wurden. Dementsprechend wurden in der Inhaltsanalyse 31 Beiträge untersucht.

b) Soziales Medium: Facebook

Von den Initiator*innen und Umsetzer*innen des Realexperiments wurden zwei Facebookseiten erstellt: die Seite „Parklets für Stuttgart“², bei der es um das gesamte Projekt mit allen Parklets ging und die Seite des gleichnamigen Parklets „Casa Schützenplatz“³. Im Zentrum steht hier die qualitative Analyse von 200 externen Kommentaren (d. h. keine Analyse der „Eigenposts“), die von Besucher*innen auf diesen Seiten im Zeitraum von Juni bis November 2016 gepostet wurden. Im Rahmen dieser Analyse handelt es sich um inhaltliche Sättigung, also der Aufdeckung aller Argumentationsstrukturen. Da bereits unter Berücksichtigung dieser beiden Seiten, die Argumente redundant auftraten, ist davon auszugehen, dass auch die Einschließung weiterer Seiten auf denen zu den Parklets Diskussionen geführt wurden, keine neuen Argumente zu Tage bringen und somit kein weiterer Erkenntnisgewinn zu erwarten.

1 Offizielle Beschwerdemöglichkeit für Bürger*innen bei der Stadt Stuttgart.

2 <https://www.facebook.com/parkletstuttgart?fref=ts>

3 <https://www.facebook.com/casaschuetzenplatz?fref=ts>

ten ist (vgl. Döring et. al. 2016: 302). Deshalb wurden lediglich die zwei oben genannten Facebookseiten Teil der Inhaltsanalyse.

c) Feedback E-Mails und gelbe Karten

Über die E-Mailadresse info@parklet-stuttgart.de gingen insgesamt 40 Rückmeldungen von 36 unterschiedlichen Personen ein. Offiziell beschwerten sich sechs Personen mit insgesamt sieben gelben Karten bei der Stadt Stuttgart. Die letzte gelbe Karte bezieht sich bereits auf die Fortführung des Parklets „Casa Schützenplatz“ und liegt damit außerhalb des offiziellen Experimentierzeitraums von Juni bis September 2016. Um eine Vollständigkeit der Analyse zu gewährleisten zu können, wurde auch diese Karte bei der inhaltlichen Auswertung berücksichtigt.

d) Ergebnisse der Befragung
Einige der Studierenden, welche die unterschiedlichen Parklets konzipierten, haben Passant*innen und Anwohner*innen mit einem Fragebogen befragt. Insgesamt flossen 18 Fragebögen von drei unterschiedlichen Interviewern*innen in die Analyse ein. Für eine saubere quantitative Auswertung fehlen jedoch die Angaben der Kriterien für die Stichprobenauswahl (das heißt Informationen darüber, wer, wann wo aus welchen Gründen befragt wurde), weswegen die Fragebögen nur hinsichtlich ihrer Argumente und Begründungen ausgewertet werden konnten.

e) Diskussionstranskripte
Im Experimentierzeitraum fanden zwei Diskussionsrunden zum Thema „Parklets“ statt (Mehr Informationen zu Stadtgespräch mit den Stadtkünstlern und Podiumsdiskussion, siehe Kapitel 5 und 7), die mit-

geschnitten und transkribiert wurden. Diese Transkripte wurden ebenfalls in der qualitativen Analyse berücksichtigt.

Die quantitativen Auswertungen (siehe nachfolgendes Unterkapitel) erfolgen jeweils getrennt nach den unterschiedlichen Kommunikationskanälen und entsprechenden Materialien. Die qualitative Inhaltsanalyse für die Erhebung der Argumentationsmuster bezieht alle Dokumente mit ein.

Quantitative Auswertung - Zahlen und Statistiken

Mediale Berichterstattung in Zahlen

Insgesamt konnten in den Print-Medien und im Internet 41 Beiträge über die Parklets gefunden werden. Davon beziehen sich 34 direkt auf die, während des Realexperiments umgesetzten, Parklets - die restlichen sieben Beiträge bezogen sich auf das vorherige Projekt. Da es bei der Medienanalyse hauptsächlich um die Analyse der Argumente ging, wurden diese ebenfalls ausgewertet.

Abb. 130 auf Seite 157 zeigt die Anzahl und Art der Beiträge im Zeitverlauf. Dabei wird deutlich, dass die Berichterstattung zwischen Juni 2016 ihren Höhepunkt erreichte und gegen Ende des Experimentalzeitraums etwas abflaute. Der Bericht im Februar 2017 bezieht sich bereits auf die geplante Fortführung des Parklets „Casa Schützenplatz“. Um einen Eindruck über die Relevanz der Beiträge zu erhalten, wurden die unterschiedlichen Formen der Artikel differenziert dargestellt. Berichte bestehen

aus mindestens 25 Zeilen und/oder zwei bis drei Spalten und zeichnen sich dadurch aus, dass unterschiedliche Meinungen und Argumente aufgeführt werden. Ein Kommentar ist in der Regel als eben solcher gekennzeichnet und hat entsprechend eine*n Autor*in, der/die namentlich erwähnt wird. Kurzmeldungen haben weniger als 25 Zeilen, bestehen aus einem oder wenigen Sätzen und sind üblicherweise Einspaltler (vgl. Weise 2005). Fachartikel wurden ebenfalls gesondert ausgewiesen, da diese nur einen bestimmten Adressatenkreis erreichen. Ergänzend dazu wurden Artikel, die ausschließlich im Internet zu finden waren, gesondert betrachtet. Die Erwähnung der Parklets in der Rubrik eines Stadtmagazins wurde, ebenfalls extra ausgewiesen.⁴

Es lässt sich feststellen, dass die meisten der Beiträge in den lokalen Zeitungen (Stuttgarter Zeitung/Stuttgarter Nachrichten/Stuttgarter Wochenblatt) veröffentlicht wurden (n=12) und in diversen Stadtmagazinen bzw. auf den Internetseiten der lokalen TV-Anbietern (z.B. Lift, reflect, Kessel TV) übertragen wurden. Lokale Vereinigungen und Parteien haben des Weiteren zur medialen Verbreitung beigetragen (Stadtlücken, Stadtkünstler, Mitglied der Grünen, das Gerber etc.).

Es wurde außerdem überregional von den Parklets berichtet (z.B. Bild-Zeitung, Zeit Online, Südwestpresse, Frankfurter Neue Presse, Lübecker Nachrichten). Es ist allerdings anzumerken, dass es sich - mit Ausnahme der Bild-Zeitung- meistens um ein und dieselbe Kurzmeldung der Deutschen Presse Agentur dpa handelte. Insgesamt kann man festhalten, dass es mit 41 Beiträgen durchaus gelungen ist, mit den Parklets eine mediale Resonanz in einschlägigen Medien zu erzeugen, die über eine

⁴ siehe Kapitel 9 Punkt „Parklets werden als Marke gesehen“

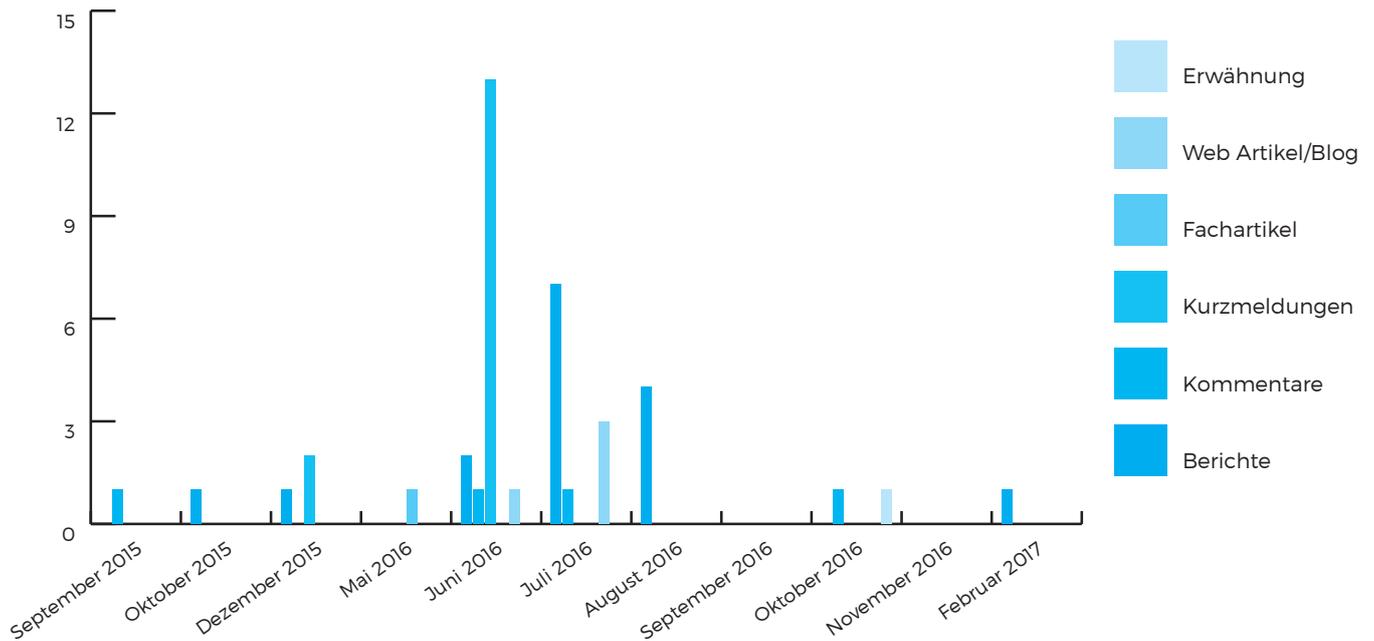


Abb. 130: Medienresonanz im Zeitverlauf

lokale Berichterstattung hinausgeht. Zumal viele der Berichte und Kurzmeldungen sowohl in gedruckter Form erschienen als auch auf den Webportalen der diversen Zeitungen und Zeitschriften zu finden waren und so einen noch größeren Adressatenkreis erreichten.

Es wurde jeweils der grundlegende Tenor der einzelnen Beiträge analysiert. Dabei stellte sich heraus, dass von den 31 unterschiedlichen Beiträgen insgesamt 18 positiv, 9 neutral bzw. ambivalent und 4 als eindeutig negativ eingeschätzt werden können. Die Kategorie „Positiver Gesamttenor“ bedeutet, dass hauptsächlich positive Argumente genannt werden und/oder sich der/die Autor*in eindeutig als Befürworter*in der räumlichen Interventionen positioniert. Ein „neutralen Gesamttenor“ entspricht einer Nachricht im journalistischen Sinne, das heißt, es wurde sachlich oder ausgewogen über die Intervention berichtet. Sachlich bedeutet in diesem Zusammenhang eine reine Wiedergabe der Abläufe, während bei einer

ausgewogenen Berichterstattung pro und contra Argumente enthalten sind, ohne dass wertend Stellung bezogen wird. Das Label „negativer Gesamttenor“ wird vergeben, wenn der Artikel hauptsächlich negative Zuschreibungen enthält und/oder der/die Autor*in die Parklets eindeutig ablehnt. Die Medienresonanz ist von einer überwiegend positiven Berichterstattung geprägt, gefolgt von einigen ambivalenten bzw. neutralen Beiträgen.

Facebookstatistiken

Im sozialen Medium Facebook hatte das Realexperiment „Parklets für Stuttgart“ eine eigene Seite, die bis zum Stichtag der Analyse (30.03.2017) von 1452 Personen mit „Gefällt mir“ markiert wurde. Die Auswertung der Statistik (siehe Anhang) mit Blick auf den zeitlichen Verlauf des Projekts zeigt, dass mit dem Aufbau der Parklets, Ende Juni, die Anzahl der Befürworter*innen sprunghaft anstieg. Die Seite bekam am 28. Juni 2016 und am 06. Juli 2016 mit 64 bzw. 66 neu-

en Unterstützer den höchsten Zuwachs pro Tag⁵. Zwischen Juli und Ende August/Anfang September gewann die Seite täglich neue Befürworter*innen bis – seitdem stagniert die Seite auf einem relativ konstanten Niveau. Wenn man sich das Alter und Geschlecht der Befürworter*innen anschaut, überwiegt der weibliche Anteil leicht mit 51% gegenüber 47% männlichen Befürwortern. Dies ist insofern interessant, da es in Deutschland beinahe über alle Altersgruppen hinweg mehr männliche als weibliche Facebook Nutzer*innen gibt (vgl. Statista o.J.). Altersmäßig ist die Gruppe der 25 bis 34-jährigen mit 29% (Frauen) bzw. 24% (Männer) am stärksten vertreten gefolgt von den 18 bis 24-jährigen und 35 bis 44-jährigen mit jeweils ca. 10%. Gerade die älteren Generationen sind auf Facebook tendenziell weniger stark vertreten, sodass daraus nicht der Schluss abgeleitet werden kann, dass die Parklets bei älteren Personen weniger Anklang finden als bei jüngeren.

Wenn man die absolute Anzahl

⁵ netto Zulauf ist gemeint, das heißt abzüglich der „gefällt mir nicht mehr“ Angaben

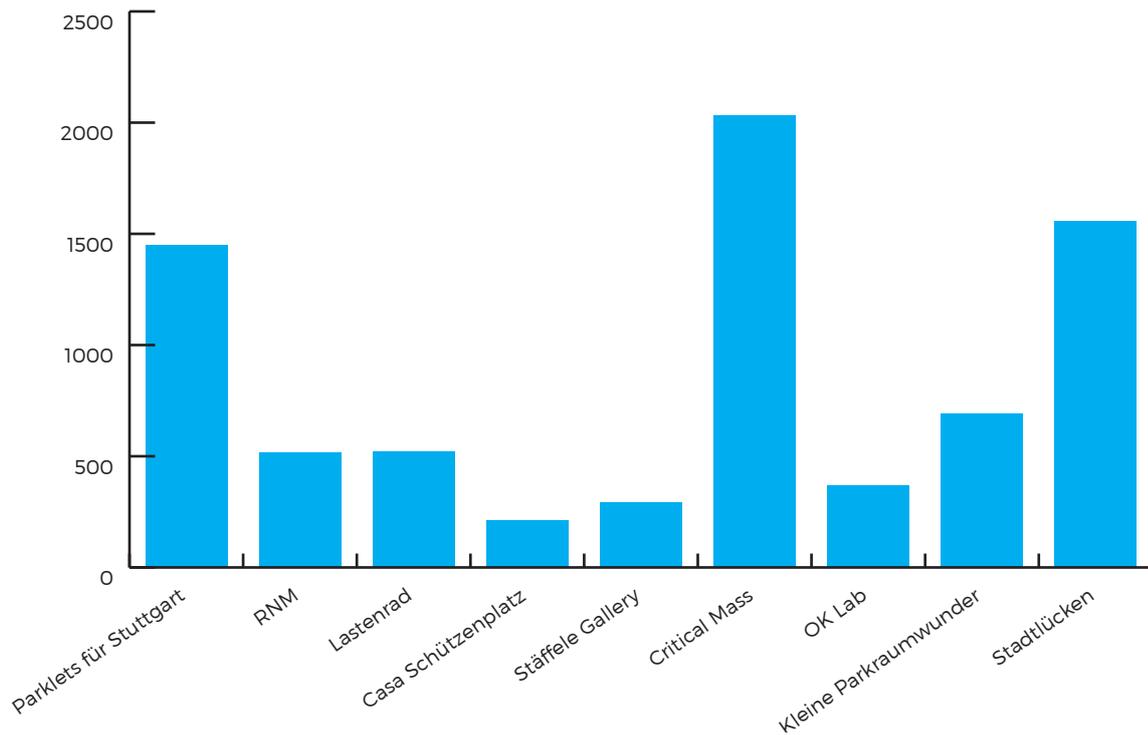


Abb. 131: „Gefällt mir“ Angaben der Seite „Parklets für Stuttgart“ im Vergleich Stand 30. März 2017

von 1452 „Gefällt mir Angaben“ (Abb. 131 auf Seite 158) mit anderen Facebook Seiten vergleicht, die sich mit ähnlichen Thematiken beschäftigen (Parkraum, Stadtgestaltung, alternative Mobilitätsformen etc.), ist ersichtlich, dass es der Seite „Parklets für Stuttgart“ innerhalb kürzester Zeit (von Juni bis September 2016) gelungen ist, eine beträchtliche Anzahl an Unterstützer*innen zu gewinnen. Die Facebook Seite der „Critical Mass Stuttgart“ mit derzeit 2034 Unterstützer*innen wurde beispielsweise bereits im Jahr 2010 gegründet und die Seite der „Stadtlücken“, die aktuell ebenfalls ca. 100 Unterstützer*innen mehr als die Parklets aufweisen kann, existiert bereits seit Oktober 2015. Der direkte Vergleich mit dem Facebookauftritt der Seite „Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“ mit 517 „Gefällt-mir-Angaben“ zeigt, dass es dem Realexperiment „Parklets für Stuttgart“ gelungen ist, seinen Unterstützerkreis um das Dreifache zu steigern. Mit dieser Anzahl

von Unterstützer*innen hebt es sich deutlich von anderen Realexperimenten und weiteren, mit dem RNM assoziierten, Projekten ab (z.B. Freies Lastenrad (523 Likes), Stäffele Gallery (295 Likes), kleines Parkraumwunder (691 Likes) u.a.). Zudem gab es einen eigenen Facebookauftritt des Parklet „Casa Schützenplatz“, der zusätzlich von 211 Personen unterstützt wurde. Hier kann eine personelle Überschneidung nicht ausgeschlossen werden.

Feedback E-Mails und Gelbe Karten in Zahlen

Abb. 132 auf Seite 159 zeigt den Rücklauf des Feedbacks und der Beschwerden (Gelbe Karten) im Zeitverlauf, um zu prüfen, ob es hier eine signifikante Veränderung gegeben hat. Dahinter steckt die Annahme, dass die Anzahl der Beschwerden mit der Zeit abnehmen werden und

die Akzeptanz der Parklets zunimmt (siehe auch Kapitel 9). Für diese zahlenmäßige Gegenüberstellung war es notwendig, die E-Mails qualitativ zu bewerten und einzuordnen.

Während die Gelben Karten direkt an die Stadt gerichtet wurden und es sich hier ausnahmslos um Beschwerden handelte, war das Feedback, welches über die Seite info@parklet-stuttgart.de sehr heterogen. Die Rückmeldungen wurden folgendermaßen codiert: Die Label „positives Feedback“ und „negatives Feedback“ wurden dann vergeben, wenn die Aussage eine eindeutige Zustimmung bzw. Ablehnung der Parklets beinhaltete. Mit der Kategorie neutral/ambivalent wurden Reaktionen codiert, aus denen keine uneingeschränkte Ablehnung oder Zustimmung zum Konzept hervorging. Beispielsweise wurde die Idee der Parklets befürwortet, die konkrete Umsetzung jedoch bemängelt. Gründe hierfür waren u.a.: der Zustand der Parklets

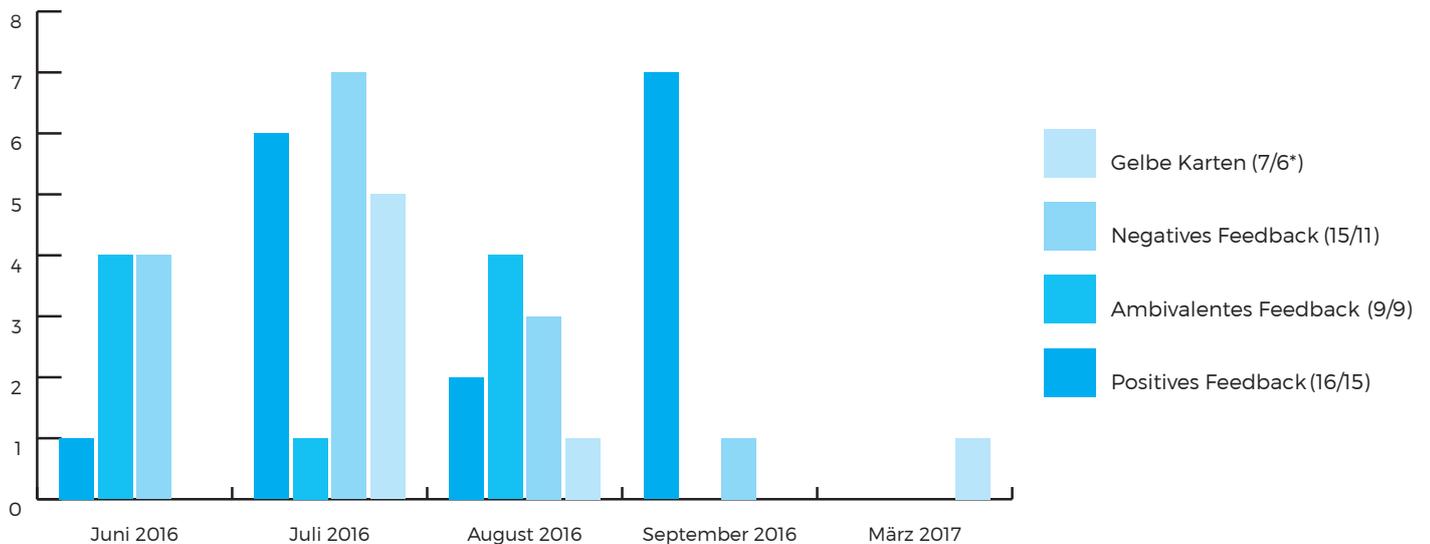


Abb. 132: Feedback E-mails und Beschwerden im Zeitverlauf

(Schäden durch Wetter, Verletzungsgefahr etc.), die Standortwahl (Gastronomie-Nähe, fehlender Schutz der Privatsphäre der Anwohner*innen durch erhöhte Sitzgelegenheiten vorm Fenster, etc.), mangelnde Nutzung der Parklets, mangelnde Kommunikation/Information bezüglich des Entstehungskontexts, Zweifel an Forschungsaktivitäten und fehlende Einbindung bei der Umsetzung (Bezirksbeirat, Nachbarbarschaft, etc.). Andere wiederum konnten der Idee per se etwas abgewinnen, werteten den damit verbundenen Parkplatzverlust aufgrund des Parkplatzmangels und der fehlenden Alternativen zum Auto als nicht zumutbar. Zum anderen wurden Aussagen als „neutral“ eingeordnet, wenn lediglich Interesse am Fortgang des Projekts, an den Forschungsergebnissen etc. bekundet wurde. Die Zahlen in Klammern geben jeweils Auskunft über die Anzahl

der Rückmeldungen (z.B. beim positiven Feedback: 16) und die Anzahl der Personen, die etwas rückgemeldet haben (z.B. beim positiven Feedback: 15). Insgesamt sind 40 Feedback E-Mails eingegangen, die von 35 Personen verfasst wurden. Auffällig ist, dass besonders Personen, die mit den Parklets unzufrieden waren, mehrmals geschrieben haben. Das Sternchensymbol (*) bei den gelben Karten bedeutet, dass eine der gelben Karten inhaltlich identisch ist mit einer der negativen Feedback E-Mails und/oder einem Kommentar unter einem Zeitungsartikel. Auch bei den Kommentaren auf Facebook und den negativen Feedback E-Mails gibt es wortwörtliche Überschneidungen. Es macht den Anschein, als haben einige Gegner*innen unterschiedliche Wege genutzt, um ihrer Kritik an den Parklets Gehör zu verschaffen. Aus diesem Grund, erlaubt die

Gegenüberstellung von positiven und negativen Rückmeldungen keine Rückschlüsse darauf, wie viele Kritiker*innen und wie viele Befürworter*innen es gibt. Aus Abb. 132 auf Seite 159 geht hervor, dass die Anzahl der negativen Reaktionen im Zeitverlauf abnimmt⁶ und im Zeitraum des Abbaus der Parklets (September) die positiven Rückmeldungen eindeutig überwiegen. Allerdings muss man bei der Interpretation der Zahlen vorsichtig sein; die Abnahme an Beschwerden muss nicht zwangsläufig eine Steigerung von Akzeptanz bedeuten. Es könnten Gewöhnungseffekte sein oder die Aussicht auf ein baldiges Ende der Intervention, die die Kritiker*innen verstummen lässt. Es soll jedoch betont werden, dass gegen Ende des Projekts einige Personen den Abbau der Parklets bedauern und dies auch schriftlich in Form einer Feedbackemail zum Ausdruck bringen.

⁶ Eine Ausnahme stellt die gelbe Karte vom März 2017 dar – diese bezieht sich auf den Antrag, das Parklet „Casa Schützenplatz“ erneut aufzustellen und beklagt den bis dato noch fehlenden Forschungsbericht.

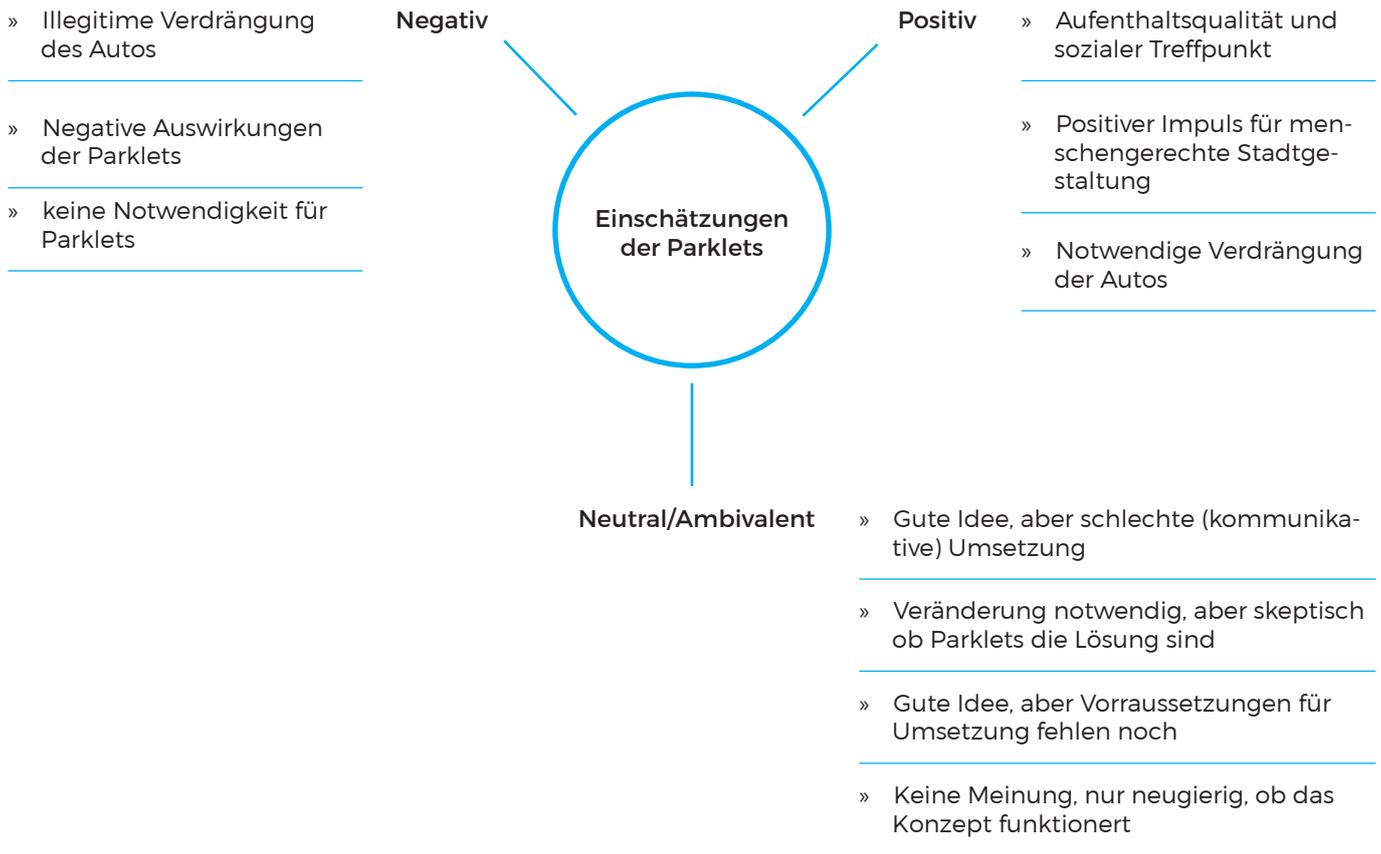


Abb. 133: Gesamtüberblick der Argumentationsmuster

Zwischenfazit

Bei der quantitativen Auswertung war das Ziel, die öffentliche Aufmerksamkeit der Parklets statistisch abzubilden. Besonders weil das Realexperiment viele kontroverse Reaktionen hervorgehoben hat, wurde bereits während des Experiments immer wieder von unterschiedlichen Seiten nach der Anzahl von Befürworter*innen und Gegner*innen gefragt. Interessant ist dabei, dass beide Seiten davon überzeugt sind, mit ihrer Position in der Mehrheit zu sein⁷. Die einzelnen Statistiken können nur zeigen, dass von der differenzierten und kontroversen Auseinandersetzung, die zum Thema Parklets stattgefunden

hat, eine relativ große Anzahl von Menschen Notiz genommen hat. Die inhaltlich größere Aussagekraft haben die unterschiedlichen Begründungsmuster, die qualitativ erhoben wurden und im folgenden Unterkapitel vorgestellt werden.

Qualitative Auswertung der Begründungsmuster

Überblick

Die qualitative Inhaltsanalyse gibt einen Überblick über die zentralen Argumente der Befürworter*innen und Gegner*innen, die auf unterschiedlichen Kommunikationskanälen gesammelt wurden (siehe Punkt „Methode und Datenmaterial“). Dafür wurden zunächst drei Überkategorien festgelegt, die die generelle Haltung gegenüber den Parklets zuordnen lässt: negativ, positiv und ambivalent bzw. neutral.

⁷ Eine Aussage der Gegner*innen bezieht sich beispielsweise auf die Annahme, dass mit dem Projekt eine Minderheit der Mehrheit ihren Lebensstil aufzwingt (siehe nachfolgenden Abschnitt). Allerdings äußerte einer der Initiatoren des Experiments während des Reflexionsworkshops die Vermutung, es seien, seiner Meinung nach, mehr Befürworter*innen als Gegner*innen, auch wenn dies sich nicht zahlenmäßig belegen ließe.



- » Illegitime Verdrängung des Autos

- » Eingeschränkt in der persönlichen Mobilität, da bislang keine zumutbare Alternative zum Auto

- » Freiheitseinschränkung

- » Parkplätze bedeuten Lebensqualität

- » Recht auf den Parkplatz aufgrund der entsprechenden Steuerzahlungen und des Anwohner*innenparkausweises

- » Parklets sind eine illegitime Zweckentfremdung

- » Benachteiligung/Veräpplung von Autofahrern*innen (arbeitende Bürger*innen)

- » Verschäfter Parkplatzmangel führt zu mehr Wildparkerei im Viertel

- » mehr Luft- und Lärmverschmutzung durch verlängerte Parkplatzsuche

- » Parklets verschmälern die Straße und verursachen damit Stau

- » Stuttgart ist Autostadt

- » Parklets zielen auf ideologische Umerziehung - weg vom Auto - ab, was Arbeitsplätze perspektivisch gefährdet

- » Minderheit zwingt anderen ihren Lebensstil auf

Abb. 134: Illegitime Verdrängung des Autos

Für jede der drei Gruppen gab es drei bis vier zentrale Begründungsmuster, die mit den jeweiligen Argumenten unterfüttert wurden (Abb. 133 auf Seite 160). Die Begründungsmuster wurden zur besseren Illustration jeweils um ein bis zwei Original-Zitate ergänzt⁸. Bei der folgenden Darstellung der Argumentationslinien wurde auf eine Prüfung des Wahrheitsgehalts der Aussagen verzichtet, da sie jeweils eine individuelle Wirklichkeitskonstruktion wiedergeben und so auf die Bandbreite an unterschiedlichen Raumwahrnehmungen aufmerksam machen. Eine Diskussion der Widersprüchlichkeit mancher Aussagen erfolgt im Fa-

zit (siehe Kapitel 5). Nachfolgend werden die einzelnen Begründungsmuster dargelegt (Abb. 133 auf Seite 160).

Negative Begründungsmuster

In der Gruppe der Kritiker*innen argumentierten vor allem Autofahrer*innen und Anwohner*innen mit ihrer Gruppenzugehörigkeit. Dies bedeutet jedoch keineswegs, dass alle Autofahrer*innen und Anwohner*innen die Parklets kritisierten. Wie bereits in Abb. 133 auf Seite 160 ersichtlich wird, gab es hier drei wesentliche Begrün-

dungsmuster, die jeweils mit unterschiedlichen Argumenten unterfüttert wurden: So wurde zum einen vielfach kritisiert, dass die Parklets zu einer illegitimen Verdrängung des Autos führen (Abb. 134 auf Seite 161).

In den jeweiligen Aussagen werden verschiedene Aspekte auf unterschiedlichen Abstraktionsebenen thematisiert, wie z.B. die Wahrnehmung einer allgemeinen Freiheitseinschränkung durch die Verdrängung von Autos oder auch die konkrete Einschränkung persönlicher Mobilitätsbedürfnisse, da noch keine zumutbare Alternative für das Auto vorhanden ist⁹. Des

⁸ Bei den Zitaten wird deutlich, dass für die Zuordnung eine inhaltliche Zuspitzung der Argumente vorgenommen wurde. Das bedeutet, dass einzelne Aussagen mehrere Argumente enthalten können, die wiederum unterschiedlichen Mustern zugeordnet wurden.

⁹ Zugunsten einer besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf den Gebrauch die indirekte Rede verzichtet, auch wenn es sich dabei immer um eine Wiedergabe der Aussagen von anderen handelt.



- » Lärmbelästigung durch Parklets
- » Parkletnutzer*innen hinterlassen Müll
- » Privatsphäre gestört, dadurch dass Parkletnutzer*innen in die Wohnung sehen können
- » Versperrter Zugang
- » Parklets als Gefahr z.B. durch Sichteinschränkung auf Kreuzungen und Versperrung der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge
- » einseitige Wirtschaftsförderung von gastronomischen Betrieben
- » Unästhetisches Erscheinungsbild

Abb. 135: Negative Auswirkungen der Parklets



- » Beobachtung, dass Parklets kaum genutzt werden
- » Nutzung nur von Arbeitslosen und anderen Leistungsempfängern
- » eigenwilliges, weltfremdes Studentenprojekt
- » Parklets sorgen für Ärger/Anfeindung/Hass
- » unnötiges Projekt, da es genug Grünflächen gibt
- » schadet dem Einzelhandel
- » Idee, die Zeit und Geld verschwendet

Abb. 136: Keine Notwendigkeit für Parklets

weiteren wird mit dem Recht auf einen Parkplatz argumentiert, das man sich durch den Anwohner*innenparkausweis und durch die Zahlung von KFZ Steuern erworben hat. Wie bereits erwähnt, werden an der einen oder anderen Stelle die Autofahrer*innen als konkret benachteiligte bzw. „schikanierte“ Gruppe hervorgehoben. Dies erfolgt mit der Begründung, dass diese durch ihre Lohnarbeit wesentlich zum Steueraufkommen beitragen und auf das Auto angewiesen sind. Dementsprechend werden Parklets als illegitime Zweckentfremdung des Parkplatzes angesehen. Dazu passt, dass Parkplätze an anderer Stelle als ein Zeichen von Lebensqualität angesehen werden und ihr Verlust entsprechend negative Auswirkungen hat. Des Weiteren werden Umweltschutz-

gründe angeführt, die durch den zunehmenden Parkplatzdruck entstehen, z.B. mehr Luft- und Lärmverschmutzung durch verlängerte Parkplatzsuche und eine Verschärfung der Stauproblematik durch eine Verengung der Straßen. Auch das Thema Wirtschaftlichkeit wird an einigen Stellen als Argument gegen die Parklets angeführt, da Stuttgart eine Autostadt ist und der Wegfall von Parkplätzen und die damit forcierte, ideologisch motivierte Verdrängung des Autos Arbeitsplätze gefährdet. Ein weiteres Argument bezeichnet die Parklets als einen von einer Minderheit vertretenen Lebensstil, die versucht diesen dem Rest der Stadtgesellschaft aufzudrängen. Entsprechend wird das Projekt als verfehlte grüne Verkehrspolitik bezeichnet.

Nachfolgend zwei Originalzitate, die diese Haltung zum Ausdruck bringen:

1. Zitat (Gelbe Karte): „Auch ich möchte in aller Deutlichkeit meinen Unmut über die sogenannten Parklets äußern. Fast täglich kann man in Stuttgart beobachten wie immer weiter Straßen und Parkplätze in Radwege, Taxistände, Fußgängerzonen, Busspuren, DB-Bike Stationen usw. umgewandelt werden und der Steuern zahlende Bürger, der täglich mit seinem Auto zur Arbeit fahren muss, auf inakzeptable Art und Weise behindert und schikaniert wird. Den Gipfel der Unverschämtheit stellen aber jetzt diese Parklets, und die Handkarren einiger Zeitgenossen dar, die ohne Sinn und Verstand den schon lange völlig unzureichenden Parkraum blockieren.“



- » positive Nutzungseinschätzung
- » wichtig für die Nachbarschaftspflege
- » endlich kommen wieder Leute zusammen
- » Spielflächen für Kinder
- » Aufenthaltsort u.a. für Geschäftsbesprechungen, Touristen
- » Erholungsraum, z.B. für gehbeeinträchtigte Menschen
- » Schaffung öffentlicher Orte ohne Konsumzwang

Abb. 137: Aufenthaltsqualität und sozialer Treffpunkt

Das ist eine Provokation sondergleichen. Ich bitte, um Stellungnahme, wie so etwas genehmigt werden konnte und fordere Sie auf diesen Irrsinn unverzüglich zu beenden. [...]“

2. Zitat (Facebook-Kommentar): „So ne scheisse...Wo sollen denn die Autos bitte parken? Und das in ner Autostadt wie Stuttgart...lachhafte Grünenscheisse halt.“

Die zweite Gruppe der Begründungen für eine negative Haltung gegenüber den Parklets (siehe Abb. 135 auf Seite 162 und die Zitate 3 und 4) bezieht sich auf die wahrgenommenen negativen Auswirkungen der konkreten Interventionen und basiert oftmals auf konkrete Beobachtungen, wie z.B. hinterlassenen Müll und Lärmbelästigung durch die Nutzer*innen, Störung der Privatsphäre aufgrund der erhöhten Sitzposition eines bestimmten Parklets. Mögliche Zufahrtsbeschränkungen für Rettungsfahrzeuge und Behinderungen durch Sicht einschränkung wurden ebenfalls als Argumente gegen die Interventionen angebracht. Als weitere negative Auswirkung wird die „einseitige Wirtschaftsförderung“ von einigen gastronomischen Betrieben genannt. Die Parklets werden hier als eine kostenlose Erweiterung der Außengastronomie zu

Lasten der Allgemeinheit verstanden, die manchen mehr Kundenschaft und Gewinn einbringt als anderen. Vereinzelt wird immer wieder Kritik am unästhetischen Erscheinungsbild der Parklets geübt, die als „Sperrmüll“ oder „Bretterbuden“ bezeichnet werden.

Die folgenden Zitate wurden stellvertretend für diese Argumentationslinie ausgewählt:

3. Zitat (Feedback E-Mail): Einige Parklets scheinen nur die Aussehenbereiche verschiedener Gastronomen (Lumen, Kharma) zu vergrößern. Eine Frechheit, dass ich dafür auch noch Gebühren zahle (Anwohnerparkausweis).

4. Zitat (Facebook-Kommentar): „[...] und warum eigentlich immer noch Europaletten? Schön geht anders. Aber das bleibt natürlich Geschmacksache...“

Die dritte Argumentationsgruppe (siehe Abb. 136 auf Seite 162 und Zitate 5 und 6) sieht insgesamt keine Notwendigkeit für Parklets, das heißt das Konzept, Aufenthaltsorte an Straßen einzurichten, wird als „weltfremdes und eigenwilliges Studentenprojekt“ erachtet und in diesem Zuge als „Geld- und Zeitverschwendung“ bezeichnet. Zur Bekräftigung dieser Haltung

werden zum Beispiel Beobachtungen von spärlicher oder gar fehlender Nutzung der Parklets angeführt oder behauptet, dass ausschließlich Arbeitslose und andere Leistungsempfänger die Parklets nutzen. Darüber hinaus wird hier mit einer dürftigen Aufenthaltsqualität an Straßen per se (wegen Lärm und Luftverschmutzung durch die Autos) sowie bereits ausreichend vorhandener Grünflächen in der Stadt argumentiert. Außerdem wurde die Annahme geäußert, dass Parklets durch den Wegfall von Parkplätzen dem Einzelhandel schaden könnten. Ein Kritiker spricht ganz allgemein von unnötigem Ärger, Anfeindungen und Hass, den die Parklets der Stadtgesellschaft verschaffen.

5. Zitat (Facebook-Kommentar): „Gibt es auch positive Kommentare? Das Parklet auf meinem Parkplatz in der Gutenbergsstr. erinnert wirklich an Sperrmüll und ich habe noch nie jemand dort sitzen, chillen oder relaxen gesehen. Zudem gibt es Flächen, welche nicht genutzt sind und keine Parkplätze sind. Wann kommt der hässliche, ungenutzte Sperrmüll endlich wieder weg?“

6. Zitat (Kommentar unter Artikel): „[...] Wo sollen die Anwohner auch hin mit ihren Autos wenn es



- » ansprechende Gestaltung der Parklets
- » Hoffnung auf Ausbreitung und Verlängerung der Parklets
- » Hinweise für künftige Stadtgestaltung (der Mensch im Zentrum)
- » Steigerung der Lebensqualität
- » Impuls zur Bewusstseinsveränderung
- » Platz für Kunst und Mitgestaltung
- » Paten*innen hatten Freude an Mitgestaltung und Verantwortung für Stadtraum
- » Spaß am etwas Neues ausprobieren
- » Gesellschaftliches Bedürfnis nach Mitgestaltung

Abb. 138: Positiver Impuls für menschengerechte Stadtgestaltung



- » Entschleunigung schaffen, um Stadtteile zu stärken
- » weniger Autos = weniger Stau = bessere Luft
- » Instrument zur Verkehrsberuhigung
- » Vermutung Gegner*innen sehen Angriff auf Autokultur
- » kein Vorrecht der Autos auf den Straßen

Abb. 139: Notwendige Verdrängung des Autos

keine regulären Parkplätze gibt!? Bitte überdenkt eure Aktion nochmal. Mit Parklets verbreitet ihr mehr Ärger, Anfeindungen und sogar Hass in dieser Welt als Freude und Entspannung.“

Positive Begründungsmuster

Unter den Unterstützer*innen der Parklets finden sich Mitglieder *innen der folgenden Gruppierungen: Nutzer*innen, Anwohner*innen, angrenzende Unternehmer*innen und Paten bzw. Patinnen. Inhaltlich konnten ebenfalls drei Begründungsmuster herausgearbeitet werden. So beziehen sich viele Argumente auf die Aufenthaltsqualität der Parklets und ihre Eigenschaft als

sozialer Treffpunkt (siehe Abb. 137 auf Seite 163 und Zitate 7 und 8). Vor allem wird der Gewinn für Nachbarschaften hervorgehoben, die durch die Parklets einen Ort des Zusammentreffens erhalten. Es wird von positiven Nutzungserlebnissen berichtet,

speziell mit Kindern, denen es dank der Parklets möglich ist an bzw. auf der Straße zu spielen. Gemäß dem analysierten Material wurden die Parklets in der Mittagspause, für Geschäftsbesprechungen, als Zwischenrast für geheingeschränkte Menschen sowie als Treffpunkt und Erholungsraum von Stuttgartern und Touristen genutzt. So berichten nicht nur einige der Paten*innen, sondern auch angrenzende Ge-

schäftsinhaber*innen, dass ihre Geschäfte durch die Parklets profitieren. Gelobt wird zudem, dass die Parklets in ihrer Funktion als Teil des öffentlichen Raums Sitzgelegenheiten in der Stadt bieten, die frei von jeglichem Konsumzwang sind und somit von allen Menschen genutzt werden können.

7. Zitat (Feedback- E-Mail): „Grossartig. Sitzen vor Haargut⁰, Kinder spielen seit einer Stunde Schiff im Parklet. Die Stadt gehört wieder ein bisschen mehr den Menschen. Spielplätze sind schön, aber mitten im Leben zu sein und Kaffee zu trinken ist nochmal ein anderes Lebensgefühl. Danke!“

8. Zitat (Feedback- E-Mail): „*Liebes Parklet-Team, eure Parklets wirken. Ich habe mich eben gegen viertel vor zehn in das Parklet in der Sophienstraße gesetzt. Schon nach wenigen Minuten waren mehrere Passanten vorbeigekommen, stehen geblieben und haben die Konstruktion gelobt. Man hielt mich wohl für ein Mitglied der Projektgruppe :D. Eine ältere Dame blieb auch länger stehen und diskutierte mit mir über Autos und Parkplätze und die Einstellung der Bürger. Ich lebe seit 2011 in Stuttgart und noch nie hat so leicht so ungezwungen ein Gespräch begonnen. Ich glaube, die Parklets reißen die Leute aus ihrem Trott, weil sie unerwartet kommen und zum Verweilen einladen. Tolle Sache!*“

Die zweite Kategorie von Begründungen sieht in den Parklets einen positiven Impuls für eine menschengerechte Stadtgestaltung (siehe Abb. 138 auf Seite 164 sowie die Zitate 9 und 10). Unterstrichen wird dieser Standpunkt mit der ansprechenden Gestaltung der Parklets und, dass diese einen Raum für Kunst und Mitgestaltung bieten, die dem gesellschaftlichen Bedürfnis der Bürger*innen entspricht. Die Freude an der Mitgestaltung und an der temporären Übernahme von Verantwortung für den Stadtraum sowie der Spaß daran, etwas Neues auszuprobieren wird u.a. von einigen Parklet-Paten*innen explizit hervorgehoben. Insgesamt ist, nach der hier vertretenden Auffassung, das Konzept der Parklets ein Beispiel für eine Stadtgestaltung, bei der der Mensch im Mittelpunkt steht und als Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität und als Impuls zur Bewusstseinsveränderung gesehen wird. Des Weiteren können Parklets als Instrument einer experimentellen Stadtplanung fungieren, da Maßnahmen

zunächst temporär erprobt werden können. Einige haben in diesem Zusammenhang auch die Hoffnung auf Verbreitung und Verlängerung der Parklets geäußert.

9. Zitat (Feedback- E-Mail): „*[...] ich wollte nur ein kleines Lob für diese wahrlich stadtverschönernde Aktion aussprechen. [...] Eure Parklets [...] machen diese Stadt (die ich so oft nicht mag wegen mangelnden schönen öffentlichen Orten, vielen Baustellen, ständigem Lärm, mieser Luft, wenigen Fahrradwegen und einer generell zu autofreundlichen und daher lebensfernen Atmosphäre - ja, ist etwas übertrieben) zu einem besseren Ort. Ich würde mich freuen, wenn sie eine Chance bekämen auch nach September weiter zu existieren. Danke für die gute Idee und euer Engagement.*“

10. Zitat (Aussage während der Podiumsdiskussion): „*[...] Also zum einen ist das wirklich so, dass die Parkletts Sachen ermöglicht haben, die wir bisher nie durchgekriegt haben bei der Stadtverwaltung. Das ist erstaunlich und bewundernswert. Wir werden bei den... Sachen anschließend sagen ‚das ging doch aber während den Parkletts auch‘ Warum soll das jetzt nicht auch gehen? Da gibt's ein paar Sachen, aber das eigentliche, find ich, dass das nochmal transportiert wird: dass man Planung auch begleitet [...] oder ausprobiert mit temporären Gestaltungsmöglichkeiten und das betrifft jetzt den Straßenbau aber kann man auch noch viel weiter denken - Gestaltung des öffentlichen Raums. [...]*“

Die dritte Kategorie an Begründungen (siehe Abb. 139 auf Seite 164 sowie die Zitate 11 und 12) zielt auf die aus deren Sicht notwendige Verdrängung des Automobils ab. Parklets seien ein Ins-

trument zur Verkehrsberuhigung und die damit einhergehende Entschleunigung durch die Verdrängung des Autoverkehrs könnte die Stadtteile stärken. Des Weiteren wird mit dem Thema Luftqualität argumentiert (weniger Autos und weniger Staus). An einigen Stellen wird positiv erwähnt, dass die Parklets das, von vielen als selbstverständlich wahrgenommene, Vorrecht von Autos im öffentlich Stadtraum, in Frage stellen. Dieses sei eigentlich ungerecht, da Menschen ohne Auto kein Recht hätten, den öffentlichen (Park-)raum für ihre anderen Bedürfnisse/Wünsche zu nutzen.

11. Zitat (Feedback- E-Mail): „*Was für eine tolle Idee, daß der öffentliche „Straßen“-raum nicht nur den Autos und der Optimierung der Parkplätze zu dienen hat. Dies sage ich als Autofahrer und Bewohner von Stuttgart-West. Wunderbar!*“

12. Zitat (Aussage während der Diskussionsrunde¹¹): „*Und was ich auch richtig geil fand, ihr habt ja irgendwo auch eine Buddelkiste, so einen Sandkasten für Kinder und gerade hier, das ist ja auch so ein Südthema. Also hier in dem Umfeld, hier ist kein Platz mehr für ein Spielplatz - also wohin noch? Das ist alles bebaut, das ist voll, da gibts keine freien Flächen mehr. Ich hab vor Jahren mal gesagt als ich anfing mich damit zu beschäftigen ‚ich kaufe gerne so eine Jahreskarte für 31,70 oder was das ist, weil ich habe kein Auto davon mal ganz abgesehen. Auch jeder Bürger der kein Auto hat, hat ein Anrecht, wenn man jetzt sagen würde, jeder Bürger hätte so und so viel Anrecht auf Straßenrand, dann könnten sich da drei Familien zusammentun mit Kindern und sagen wir stellen hier eine Buddelkiste hin.“*

11 Fand auf Einladung der Stadtisten auf dem Marienplatz statt, um die Diskussion auf Facebook auf die Straße zu bringen.



- » Gute Idee, da mehr Platz für Menschen, aber kritisch wegen Parkplatzverlust
- » guter Ansatz, aber derzeit noch keine Alternativen zum motorisierten Individualverkehr

Abb. 140: Gute Idee, aber fehlende Voraussetzungen



- » Keine bzw. kaum Information (nicht einmal für Anwohner*innen)
- » Ziel
- » Verantwortliche
- » Anzahl der Parklets
- » involvierte Parteien/Personen und deren Funktion
- » politische Legitimation/Genehmigung
- » Finanzierung des Projekts
- » Forschungsziel und Methode (und was ist ein Reallabor?)
- » Gibt es mehr Befürworter*innen oder Gegner*innen
- » Keine Begründung für Standort- und Zeitraumwahl
- » schlecht gewählte Standorte
- » Autofahrer*innen nicht mit ins Boot geholt
- » Zweifel an der „Forschung“
 - » Studenten nicht mehr gesehen
 - » Unprofessionell
 - » keine Ergebnispräsentation
- » Stadtbezirk nicht involviert
- » Parklets nicht richtig gepflegt - Verletzungsgefahr
- » schöne Idee, aber kaum genutzt

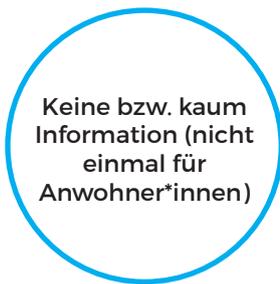
Abb. 141: Gute Idee, aber schlechte (kommunikative Umsetzung)

Neutrale bzw. ambivalente Begründungsmuster

Eine interessante Gruppe bilden die ambivalenten und neutralen Aussagen, da sie sich mit der räumlichen Intervention differenziert, ohne eine eindeutige Haltung zum Ausdruck zu bringen, auseinandersetzen. Die ent-

sprechenden Aussagen können in der Regel Anwohner*innen zugeordnet werden. Hier wurden vier unterschiedliche Begründungsmuster gefunden, wovon die ersten drei als ambivalent bezeichnet werden. Nur im Letzten werden neutrale Aussagen zusammengefasst. Eine der ambivalenten Argumentationslinien bezieht sich

auf die Annahme, dass Veränderungen im Bereich Mobilität zwar notwendig sind, aber das Konzept der Parklets dafür nicht der richtige Ansatz ist (siehe nachfolgendes Zitat). Diesem Begründungs-Muster wurden keine weiteren Argumente zu geordnet.



- » Ziel

- » Verantwortliche

- » Anzahl der Parklets

- » involvierte Parteien/Personen und deren Funktion

- » politische Legitimation/Genehmigung

- » Finanzierung des Projekts

- » Forschungsziel und Methode und was ist ein Reallabor?

- » Gibt es mehr Befürworter*innen oder Gegner*innen?

Abb. 142: Gute Idee, aber mangelnde Information

13. Zitat (Facebook-Kommentar): „Ich seh das ähnlich. Individual-KFZ in Ballungsräumen ist eigentlich zum Scheitern verurteilt, das ist klar. Aber das Problem ist [...] die Nutzungsmuster werden sich nicht in Luft auflösen, nur weil man es dem Nutzer schwerer macht (durch mehr Kosten, weniger Parkplätze...) sondern indem man finanziell sowie zeitlich attraktive Alternativen bietet. Das ist leider in vielen Fällen nicht gegeben. Der ÖPNV ist teuer und unzuverlässig, außerdem schlecht erreichbar und meistens trotz riesen Stau langsamer. DAS muss verändert und verbessert werden, wenn der viele urbane Raum, der durch die Blechkisten belegt ist, anderweitig genutzt werden soll!“

In einer weiteren ambivalenten Argumentationslinie wird zwar die Idee der Parklets an sich befürwortet, jedoch argumentiert, dass die Voraussetzungen dafür noch nicht gegeben sind (siehe Abb. 140 auf Seite 166). Bisher mangelt es nach dieser Auffassung an Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, daher ist der Wegfall von notwendigen Parkplätzen derzeit nicht tolerierbar.

14. Zitat (Facebook-Kommentar): „Grundsätzlich eine schöne Idee. Aber solange die Taktung und der

Preis der Öffentlichen in Stuttgart weiterhin so sind, wie sie sind, ist man einfach auf das Auto angewiesen.-!“

Die letzte Begründungstypologie an ambivalenten Aussagen befürwortet sowohl das Konzept als auch die Umsetzung der Parklets, aber sie kritisiert die schlechte (kommunikative) Umsetzung. So wird neben der mangelnden Information für Anwohner*innen (ausführlicher siehe Abb. 141 auf Seite 166) die Art und Weise der Forschung als unprofessionell kritisiert, da die Studierenden nach dem Aufbau nicht mehr gesehen wurden und es bisher keine Abschlusspräsentation der Ergebnisse gab. Weitere Kritikpunkte beziehen sich auf den Zeitraum des Experiments und die Standortwahl der Parklets. Dies wurde schlecht entschieden und vor allem nicht begründet. Von unterschiedlichen Seiten wird kritisiert, dass beim Konzept und bei der Standortwahl der Parklets u.a. der Stadtbezirk und die entsprechenden politischen Organe sowie Autofahrer*innen nicht einbezogen wurden. Beobachtungen über mangelnde Pflege der Parklets und einer daraus hervorgehenden Verletzungsgefahr (speziell für Kinder) sind ebenfalls Anlass zur Kritik. Die seltene Nutzung wird ebenfalls als Argument angeführt, ob-

wohl die Idee an sich befürwortet wird.

15. Zitat (Zeitungsartikel): „Aber auch von jenen war Gegenwind zu spüren, die der Idee einer Rückeroberung und Umnutzung des Straßenraums positiv gegenüber stehen. Sie monierten, dass der Stadtbezirk nicht involviert worden sei – etwa bei Fragen der Platzierung und Gestaltung der Parklets, auch sei der Informationsfluss eher dürftig gewesen. Letztlich sei dem Stadtbezirk ein fertiges Konzept übergestülpt worden.“

16. Zitat (Facebook-Kommentar): „Ist ja schön und gut, dass die kulturelle Elite und alternative Akademiker-Szene sich mit den Parkletts so gut präsentieren kann. Aber neben Lasten-fahrrädern für „ich-mach-was-mit-Medien“ Papas und Latte Macchiato Muttis und Urban Sketching for Yuppies fehlt mir einfach die Auseinandersetzung mit den Gegnern der Parkletts. Leute ich finde die Idee super und die Parkletts toll gemacht, wegen mir könnte es mehr davon und auf Dauer geben, aber die Parkletts werden mehr zum Symbol der Gentrifizierung, als zum Austausch mit den Gegnern/Autofahrern. Ich würde mir wünschen die Parkletts könnten mehr dafür tun die Autofahrer



- » in Bezug auf Forschungsergebnisse
- » darauf, was es mit der Stadt macht
- » auf die angestoßene Diskussion
- » ob und wie es weitergeht

Abb. 143: Neugierde

oder Gegner ins Boot zu holen, anstatt Sie mit alternativer Kultur abzuschrecken.“

Besonders in der Kritik steht die mangelnde Information. So wird bemängelt, dass die Anwohner*innen nicht oder zu spät informiert wurden (siehe 15. Zitat). Dass das Ziel der Aktion nicht klar war und die Verantwortlichen nicht benannt wurden. In diesem Zusammenhang wurde auch die unklare Rolle von Parteien und der Stadt hervorgehoben und auf die fehlenden Informationen über das Genehmigungsverfahren und die politische Legitimation verwiesen. Weiter wurde kritisiert, dass nur unzureichend über die Finanzierung des Projekts aufgeklärt wurde und Fragen bezüglich des Forschungsziels und der Methode (was ist ein Real-labor?) offenblieben. Außerdem werden Antworten auf die Frage verlangt, ob es denn nun mehr Befürworter*innen oder Gegner*innen des Projektes gibt (vgl. Abb. 141 auf Seite 166).

17. Zitat (Feedback E-Mails): „Leider sind die Nachbarn über eure Aktion nicht informiert. Zumindest nicht die mit denen ich gesprochen habe.“

Die neutralen Reaktionen (vgl. Abb. 143 auf Seite 168) enthielten gemäß der Definition keine Bewertung. Hier wurden lediglich Interesse und Neugierde am Fortgang des Projekts geäußert: Es wurde speziell nach den Forschungsergebnissen gefragt und diskutiert, wie die Stadt wohl damit umgehen wird (siehe nachfolgende Zitate).

18. Zitat (Feedback E-Mail): „Das Experiment finde ich ganz nett. Bin auch sehr gespannt welche Schlüsse daraus gezogen werden.“

19. Zitat (Facebook-Kommentar): „Ihr habt den Hauptnerv Stuttgarts getroffen. Bin sehr gespannt wie es weitergeht.“

Zwischenfazit

Insgesamt fällt beim ersten negativen Begründungsmuster (illegitime Verdrängung des Autos) auf, dass den entsprechenden Argumenten viele implizite Wirkungsketten, Annahmen und Vorstellungen, die sich nicht auf die konkrete räumliche Intervention beziehen, zugrunde liegen. Das bedeutet, dass die Argumente eine Haltung wiedergeben, ganz unabhängig davon

wie die einzelnen Parklets gestaltet sind und welche Funktion sie erfüllen, gegen ein Ende der Vormachtstellung des Autos in Städten „wehren“. Entsprechend vehement wird das Recht auf einen Parkplatz verteidigt und u.a. mit der Zahlung von (Steuer-)Beiträgen legitimiert. Wie fest diese Vorstellung in den Köpfen verankert ist, zeigt sich u.a. daran, dass in einigen Aussagen von „meinem Parkplatz“ die Rede ist, der durch die Parklets unrechtmäßig zweckentfremdet wird. Faktisch entspricht dieser Anspruch nicht der Gesetzeslage. So stellt ein Mitarbeiter der Stadt während der Podiumsdiskussion klar, dass man mit dem Anwohner*innenparkausweis nicht das Recht auf einen Parkplatz erwirbt. Wie das erste Zitat¹² zeigt, steht das Begründungsmuster der „illegitimen Verdrängung des Autos“ für eine Haltung, die sich mit einer großen Wahrscheinlichkeit auch gegen andere räumliche, mobilitätsbezogene Interventionen, die zu einer Verdrängung des Autos führen, wehrt. Zum Beispiel dem Ausbau von Fahrradwegen oder dem Rückbau von Fahrspuren. Im direkten Vergleich mit den positiven Begründungsmustern werden nicht nur die unterschiedlichen Lebensstile der Stadtbewoh-

12 1. Zitat (Gelbe Karte): „Auch ich möchte in aller Deutlichkeit meinen Unmut über die sogenannten Parklets äußern. Fast täglich kann man in Stuttgart beobachten wie immer weiter Straßen und Parkplätze in Radwege, Taxistände, Fußgängerzonen, Busspuren, DB-Bike Stationen usw. umgewandelt werden und der Steuern zahlende Bürger, der täglich mit seinem Auto zur Arbeit fahren muss, auf inakzeptable Art und Weise behindert und schikaniert wird. Den Gipfel der Unverschämtheit stellen aber jetzt diese Parklets, und die Handkarren einiger Zeitgenossen dar, die ohne Sinn und Verstand den schon lange völlig unzureichenden Parkraum blockieren. Das ist eine Provokation sondergleichen. Ich bitte, um Stellungnahme, wie so etwas genehmigt werden konnte und fordere Sie auf diesen Irrsinn unverzüglich zu beenden. [...]“

ner*innen deutlich, sondern auch die verschiedenen Wahrnehmungen und Bewertungen des Stadtraums. So gehen einige davon aus, dass die Stadt bereits genügend Flächen für die allgemeine Nutzung bietet, während andere den erhöhten Bedarf an öffentlichem Raum mit Aufenthaltsqualität nicht gedeckt sehen. Ebenso ist die Ästhetik der Parklets und die Frage, ob die Parklets das Stadtbild und Stadtgefühl positiv oder negativ beeinflussen, umstritten. Abschließend kann man festhalten, dass sich sowohl bei den die negativen als auch bei den ambivalenten Begründungsmustern konstruktive Hinweise finden lassen, die bei einer eventuellen Weiterführung des Projekts berücksichtigt werden sollten. Es sollte bei der Gestaltung und Standortwahl die Nachbarschaft und weitere Bürger*innen einbezogen werden, um die spezifischen Situationen vor Ort zu berücksichtigen und eventuelle Bedenken rechtzeitig aufnehmen zu können. Parklets sollten zum Beispiel so gestaltet werden, dass aus von ihnen nicht in die anliegenden Wohnungen gesehen werden kann.

Diskussion und Fazit

Die Ergebnisse der Inhaltsanalyse zeigen, dass es gelungen ist, mit dem Realexperiment „Parklets für Stuttgart“ sowohl in den klassischen Medien als auch in sozialen Medien, wie Facebook, öffentliche Aufmerksamkeit zu erzeugen. Was die Analyse nicht beantworten kann, ist die Frage, ob es am Ende mehr Befürworter*innen oder Gegner*innen der Parklets gab. Vereinzelt Kritiker*innen haben ihre Bedenken und Beschwerden an unterschiedlichen Stellen eingereicht. Dies lässt vermuten, dass es ihnen besonders wichtig war, sich bezüglich der Parklets

Gehör zu verschaffen. Bestimmte negative Facebookkommentare wurden in Zeitungsbeiträgen abgedruckt und erfuhren durch diese Verbreitung in Print-Medien eine soziale Verstärkung. Positive Kommentare auf Facebook fanden seltener ihren Weg in die Artikel. Möglicherweise griffen die Journalist*innen vor allem auf das Medium Facebook zurück, um die Diskussion zwischen Befürworter*innen und Gegner*innen abzubilden, die beinahe ausschließlich dort stattfand. Offen bleibt, ob die entsprechenden Journalist*innen bei ihrer Recherche keine Kritiker*innen getroffen haben oder ob diese bis auf wenige Ausnahmen nicht für Interviews zur Verfügung standen. Es drängt sich vor diesem Hintergrund die Frage auf, inwieweit es dem Realexperiment gelungen ist, eine konstruktive Gesprächskultur zwischen Befürworter*innen und Gegner*innen zu ermöglichen. Viele der Diskussionen auf Facebook wurden nicht auf einer sachlichen Ebene geführt, sondern waren von Unverständnis und gegenseitigen Beschimpfungen geprägt. Von einigen Forscher*innen wird die Diskussionskultur auf Facebook kritisch gesehen. Die Hoffnung, dass sich auf Facebook und anderen sozialen Netzwerken eine neue politische Debattenkultur entwickelt hat, hat sich nicht bestätigt (zusammenfassend, siehe Stuttgarter Zeitung vom 02.11.14). An den beiden Versuchen die virtuelle Debatte in reale Diskussionsrunden¹³ zu überführen, haben sich allerdings kaum Gegner*innen der Parklets aktiv beteiligt. Die Ausnahme waren jene Personen, die es gewohnt sind, eher konservative Positionen in Diskussionsrunden zu vertreten, auch ohne, dass sie zwingend selbst davon betroffen waren. Sie argumentierten dann beispielsweise für eine bestimmte Gruppe, zum Beispiel den Einzelhandel.

Abseits der Podiumsdiskussionsrunde ergab sich ein konstruktives Gespräch mit einem Kritiker, der, nach eigenen Angaben, während der Diskussion angesichts der wahrgenommenen Übermacht der Befürworter*innen, nicht das Wort ergriffen hat. Im persönlichen Gespräch argumentierte er aus der Sicht eines Autofahrers, der als Pendler und junger Familienvater im dicht besiedelten Westen jeden Abend auf Parkplatzsuche ist. Obwohl er selbst keinen Bedarf an einem Aufenthaltsort an der Straße habe, könne er sich vorstellen die Parklets zu akzeptieren, wenn sie (anstatt von Studierenden) auf Initiative der umliegenden Nachbar*innen entstünden und von diesen genutzt würden. Die Ursachen warum dieses konstruktive Gespräch nur am Rande der Podiumsdiskussion stattgefunden hat, könnten auch mit der Art des Formats zusammenhängen. So ist bei einer Podiumsdiskussion, im Vergleich zu einer Online-Diskussion auf Facebook, die Hürde für das Publikum in der Regel relativ hoch, das Wort zu ergreifen. Das bedeutet, dass ein argumentativer Austausch, der oftmals durch Leitfragen strukturiert ist, eigentlich nur zwischen den ausgewählten Teilnehmer*innen auf dem Podium stattfindet. Des Weiteren ist der Veranstaltungsort kritisch zu sehen: schließlich liegt die Aufgabe einer Universität in der Bereitstellung von Wissen und Information auf Basis von Studien und Fakten. Dieser implizite „Wahrheitsanspruch“ vermittelt keine Diskussionsoffenheit, bei der alle Aspekte gleichberechtigt eingebracht werden können. Um einen wirklich offenen Diskurs herzustellen, bräuchte es Formate mit einer niedriger gestalteten Hemmschwelle zum Diskussionseintritt und eine Herangehensweise, die vor Ort eine gesellschaftliche Auseinander-

13 Podiumsdiskussion an der Universität und die Diskussionsrunde der „Stadtisten“.

setzung mit unterschiedlichen Interessen und Wahrnehmungen sowie den daraus resultierenden Konflikten fördert.

Im Reflexionsworkshop mit den Teilnehmer*innen der Realexperimente berichteten anwesende Anwohner*innen davon, dass sie auf einigen Parklets kontroverse Diskussionen mit ihren Nachbar*innen geführt haben und dadurch erstmals mit diesen ins Gespräch kamen. Selbst wenn die Nachbar*innen gegenüber dem Projekt eher kritisch eingestellt waren, habe der Austausch in einem konkreten Fall dazu geführt, dass man sich jetzt kennt und grüßt. Solche Gespräche entstanden spontan und wurden daher nicht für die Auswertung dokumentiert. Auch wenn nicht festgehalten wurde, wie viele dieser Gespräche stattgefunden haben, ist festzuhalten, dass die Parklets sowohl Anlass als auch Ort für (konstruktive) Diskussionen sind bzw. in Zukunft sein können. Denn anhand der inhaltlichen Begründungsmuster der Gegner*innen und Befürworter*innen wird deutlich, dass es oftmals um mehr geht, als um den Verlust eines Parkplatzes. In der Diskussion über die Parklets werden Wahrnehmungen, Annahmen und Wertvorstellungen zur Diskussion gestellt, die für einen Wandel des Mobilitätssystems notwendigerweise thematisiert und ggf. neu ausgehandelt werden müssen. Konstruktive Auseinandersetzungen mit der Thematik sind eine Voraussetzung dafür, dass sich Dinge in der Gesellschaft ändern, ohne, dass sie daran zerbricht. Der Konfliktsoziologe Lewis Coser geht in diesem Zusammenhang sogar davon aus, dass die Austragung von Konflikten auf einer Metaebene systemstabilisierend wirken kann, da durch einen (geordneten) Austausch soziale Nähe zwischen den Kontrahenten entsteht. Dafür braucht es jedoch den richtigen Ort und die richtigen Rahmenbedingungen (vgl.

Coser 2009). Eine Möglichkeit zur Anregung der notwendigen Debatte wäre die Organisation von Gesprächsrunden vor der eigenen Haustür. Mit vergleichsweise geringem Aufwand könnten Debatten auf unterschiedlichen Parklets initiiert werden, um direkt vor Ort mit den Anwohner*innen in einen konstruktiven Austausch zu treten.

Literatur

Coser, Lewis A. (2009). *Theorie sozialer Konflikte*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Döring, Nicola; Bortz, Jürgen; Pöschl, Sandra (2016): *Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften*. 5., vollst. überarb., aktualisierte u. erw. Aufl. Berlin: Springer (Springer-Lehrbuch).

Kuckartz, Udo (2005). *Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Mayring, Philipp (1995). *Qualitative Inhaltsanalyse – Grundlagen und Techniken*. Weinheim: Deutscher Studien Verlag.

Statista – Statistik Portal o.J.: auffindbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/512316/umfrage/anzahl-der-facebook-nutzer-in-deutschland-nach-alter-und-geschlecht/>, (Zugegriffen: 31.03.2017).

Jan Georg Plavec (2014) Stuttgarter Zeitungsartikel vom 02. November 2014: *Facebook und die Diskussionskultur – Wir modernen Steinzeitmenschen.* <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.facebook-und-die-diskussionskultur-wir-modernen-steinzeitmenschen.62590c74-978b-4572-a097-1f36f0b79e15.html>

Weise, Manfred. (2005). *Die Kurzmeldung: Theoretische Grundlagen und praktische Tipps*. Wiesbaden: VS Verlag.

Reaktionen: Best Of Zitate

„Das ist verfassungswidrig, was ihr hier macht! Auf einer Straße ist nichts anderes erlaubt als Fahren und Parken!“

Anwohner, Gutenbergstr.

Hey die Stadt gehört allen. Also auch mir und ich sitze auf diesem Parklet. Dein Auto hat kein Anrecht auf einen Parkplatz.

Facebook-Kommentar

„Es ist zu spät für Stuttgart! Dieses Chaos ist nicht mehr zu heilen...“

Passant, Lange Str.

„Braucht ihr noch Zeug? Wegen zehn Seekieferplatten solls nicht scheitern!“ -

Bauleiter Züblin

thumbs up

Radfahrer, Lange Str.

„Tolle Idee für den Stuttgarter Westen! Wo die Autos auf den Gehwegen parken und niemand die Zone 30 beachtet. Jetzt geh'n noch mehr Parkplätze flöten und die Wildparkerei erreicht ihren Höhepunkt. Ein völlig falscher Ansatz... Und hässlich dazu. Die Nachbarn und Bewohner sind jetzt schon total begeistert. Hört euch doch mal um (nicht auf Facebook!).“

Facebook-Kommentar

„Tolles Projekt! Könnt ihr so was auch vor unserem Haus bauen? Einfach die Gutenbergstraße weiter hoch auf den Parkplätzen?“

*Entfernte Anwohner*in, Gutenbergstr.*

„Ich bezahle als Anwohner fürs Parken und dem wird hier die Grundlage entzogen. Kein Problem, dann parke ich künftig eben die Grünflächen in Stuttgart-West zu.“

Facebook-Kommentar

„...Was wir brauchen, sind nicht mehr Parkplätze, sondern mehr Flächen zum Leben...“

Kommentar, in Stuttgarter Zeitung

„Der Westen hat den stärksten Park-Druck in der ganzen Stadt. Das Experiment ist im Grundsatz nicht schlecht, aber warum gerade dort?“

CDU-Fraktionschef Alexander Kotz, in Bild-Zeitung

„WEITERMACHEN!“

Anwohner, Lange Str.

„Ich hab da einen öffentlichen Platz, wo sowas auch gut gehen würde. Habt ihr Lust mit mir was zu realisieren?“

Gast bei Eröffnungsfeier

„Wann kommt das denn bitte wieder weg?“

Autofahrer, Lange Str.

„Ich finde, dass das ein super Projekt ist! Und mich stören die fehlenden Parkplätze auch nicht, weil ich inzwischen kein Auto mehr habe. Und davor hatte ich einen Tiefgaragenstellplatz um die Ecke. Da stand mein Auto häufig ganz allein auf einer Ebene.“

Anwohner, Gutenbergstr

„Nette Idee aber völlig realitätsfremd.“

Passantin

“Damit werden den sowieso schon nicht ausreichend vorhandenen Parkplätzen sogar noch welche genommen... Und damit Autofahrer gezwungen noch länger nach einem freien Parkplatz zu suchen oder das Auto im Halteverbot, an Fußgängerüberwegen etc abzustellen, riskieren damit einen Strafzettel zu bekommen und für die Fußgänger wird es dann auch nicht einfacher einen Weg zwischen den Autos zu finden...”

in Feedback-Mailbox

“Der Westen ist ja mit Parkplätzen eher bescheiden bestückt”

*Stuttgarter Lokalblättle,
Ausgabe 10/2016*

“In Anbetracht der katastrophalen Parkplatzsituation ist es mir vollkommen schleierhaft wie man so dringend benötigte Parkplätze derart sinnlos verschwenden kann.”

in Feedback-Mailbox

„Ich finde das Projekt total gut. Hier gibt es eh zu viele Autos. Aber ich hätte auch ein paar Ideen gehabt und hätte gerne unterstützt.“

*Bei Parklet Schwabstraße
(Kahma), Inhaber eines
anliegenden Geschäftes*

Die erste Beschwerde die kam war von denen welche die Strafzettel verteilen: „Ihr nehmt uns unsere Parkplätze weg.“

*Abteilung Mobilität,
Stadt Stuttgart*

“ergänzend zu meinem Schreiben vom (...). habe ich bei einem Kontrollrundgang im Parkbezirk Stuttgart West W5 dieser Tage festgestellt, daß neben der Zweckentfremdung von Parkplätzen durch eine eigengebastelte Cocktailbar-Zone in der Ludwigstraße auch in der Gutbrodstraße, Gutenbergsstraße und an weiteren Stellen - wie am 8.7. in der STZ berichtet, vorliegen. Damit fehlen im Stuttgarter Westbereich schätzungsweise 20-25 dringendst benötigte Stellflächen für die Anwohner, die ihren PKW beruflich benutzen müssen im Gegensatz zu den Aktivisten, die diese Stellplätze blockieren. Können Sie bitte mithelfen, damit diese unsinnige Stellplatzzweckentfremdung (hoffentlich nicht von der Stadt genehmigt) kurzfristig beendet werden kann?”

Gelbe Karte

„Oh das ist gut! Endlich passiert mal was!“ -

Anwohner, List Str.

Anhang: Facebookstatistiken



Anhang 1: Gefällt mir Angaben Absolut (2017, Alcantara)



Anhang 2: Gefällt mir Angaben Netto (2017, Alcantara)

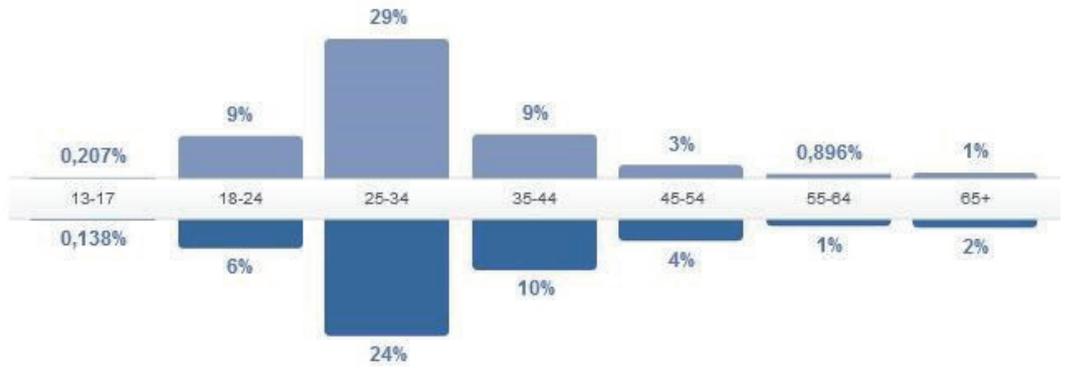
Die Personen, denen deine Seite gefällt

Frauen

51%
Deine Fans

Männer

47%
Deine Fans



Anhang 3: Gefällt mir Angaben nach Alter und Geschlecht (2017, Alcantara)



9. Gemeinsam Forschen: Transformation und Reflexion

Sophia Alcántara, Raphael Dietz, Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein

Co-Produktion von Wissen - Ein Überblick

Sophia Alcántara

Das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur ist ein transformatives Forschungsprojekt (siehe Kapitel 3). Dies bedeutet, dass die Wissenschaftler*innen und die zivilgesellschaftlichen Beteiligten der Realexperimente sowohl gemeinsam die Ziele, Kriterien und Methoden zur Beforschung des Experiments festlegen (Co-Design) als auch die daraus resultierenden Ergebnisse reflektieren (Co-Produktion von Wissen). Hierfür wurde eine Workshopreihe aufgesetzt, bestehend aus einem zweitägigen Transformationsworkshop, der vor der Durchführung des Experiments stattfand und einem Reflexionsworkshop, der nach der Umsetzung stattfand.

Im ersten Teil des Transformationsworkshops definierte das zivilgesellschaftliche Organisationsteam der "Parklets" zusammen mit den Studierenden, welche die Parklets entwarfen (mehr Informationen siehe Kapitel 5) und den wissenschaftlichen Paten*innen verschiedene Ziele und legten gemeinsam entsprechende Erfolgskriterien fest. Der zweite Teil des Workshops beschäftigte sich darauf aufbauend mit der Erläuterung und Festlegung der erforderlichen Erhebungs-Methoden. Gemeinsam wurde überlegt, auf welche Art und Weise und mit welchen sozialwissenschaftlichen Methoden die erforderlichen Daten zur Beschreibung der einzelnen Kriterien erhoben werden können. Der ein Jahr später stattfindende Reflexionsworkshop widmete sich der Frage inwieweit die definierten Ziele erreicht wurden und welche Erkenntnisse sich daraus ableiten lassen. Ein Großteil der Datenerhebung – von wenigen

Ausnahmen abgesehen – wurde durch die zivilgesellschaftlichen Partner*innen (in diesem Fall das Organisationsteam sowie die beteiligten Studierenden) selbst vorgenommen. Neben der gesamten Prozessorganisation und -begleitung übernahm das wissenschaftliche Team vor allem in der Reflexionsphase wieder eine aktivere Rolle, in dem es auf Basis der erhobenen Primärdaten Erkenntnisse über theoriebasierte Wirkmechanismen der Experimente ableitete, mit dem Ziel, diese für den wissenschaftlichen Diskurs fruchtbar zu machen.

Ziele, Erfolgskriterien und angewendete Methoden

Sophia Alcántara, Rainer Kuhn, Eric Puttrowait

Im Folgenden werden die Ziele dargelegt und die dazugehörigen Kriterien¹ erläutert, anhand derer überprüft werden soll, ob das Experiment erfolgreich war. Abschließend erfolgt ein Überblick über die angewendeten Methoden.

1. Ziel: Wahrnehmungswandel: Positive Wahrnehmung der Parklets

Als langfristiges Ziel legten die am Transformationsworkshop Teilnehmenden eine positive Wahrnehmung der Parklets fest: Parklets leisten einen positiven Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Stadtraum und bezeichnen einen Schritt des Wandels in Richtung einer gelungenen Straßenraumgestaltung mit hoher Lebensqualität.

- Erfolgskriterium 1: Straße wird als Stadtraum mit Aufenthalts-

qualität wahrgenommen - Die Straße wird nicht mehr nur als Mobilitätsraum der Autos gesehen, sondern auch als vitaler Stadtraum, in dem man verweilt und anderen begegnet.

- Erfolgskriterium 2: Parklets werden als Vorteil für lokale Geschäfte gesehen - Die Paten (z.B. Initiativen, Privatpersonen, Geschäftsinhaber*innen, Gastronom*innen) sowie lokale Einzelhändler*innen und Geschäfte in der unmittelbaren Nähe der Parklets sehen einen Mehrwert in dem neu generierten Aufenthaltsraum auf der Straße. Hier stellt sich die Frage: kommt bei den Kund*innen eine Sitzgelegenheit im Freien besser an als ein Kunden*innenparkplatz?
- Erfolgskriterium 3: Parklets etablieren sich als Begriff - Parklets werden ein Begriff der Stadt Stuttgart und als ein Symbol für den Paradigmenwechsel im Bereich Mobilität und Stadtraumgestaltung. Nachbar*innen und Passant*innen identifizieren sich bzw. ihr Viertel mit den Parklets.

2. Ziel: Inklusion

Im Weiteren wurde die Inklusion als Ziel des Realexperiments definiert. Parklets sollten alle gesellschaftlichen Gruppen ansprechen und ihnen ermöglichen, die Straße wieder als öffentlichen Raum zu nutzen.

- Erfolgskriterium 1: Nutzung der Parklets durch verschiedene soziale Gruppen - Die urbanen Interventionen werden von verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen genutzt: z.B. von Kindern, Jugendlichen und Studierenden, Eltern, Anwohner*innen, Senior*innen, Nachbar*innen und Passant*innen

¹ Um allzu große inhaltliche Überschneidungen zu vermeiden, wurden die Kriterien im Nachgang des Workshops noch einmal inhaltlich überarbeitet und teilweise zusammengefasst.

- insgesamt also vor allem von Fußgänger*innen.
- Erfolgskriterium 2: Mitgestaltung - Anwohner*innen und Interessierte machen sich die Parklets zu Eigen, das heißt sie verändern sie oder beteiligen sich an ihrer Gestaltung.
- Erfolgskriterium 3: Selbstständige Veranstaltungen und Aktivitäten - Pat*innen, Anwohner*innen und Interessierte organisieren informelle oder formelle Treffen und Veranstaltungen in kleineren oder größeren Gruppen auf den Parklets.

3. Ziel: Akzeptanz

Ein weiteres Ziel war eine möglichst breite Akzeptanz der Parklets über verschiedene Bevölkerungsgruppen der Stadt Stuttgart hinweg zu erreichen.

- Erfolgskriterium 1: Parklet als Treffpunkt - Die Parklets genießen eine rege Nutzung. Sie werden zu Treffpunkten für die Nachbarschaft und werden tagsüber und abends unterschiedlich genutzt.
- Erfolgskriterium 2: Sinkende Beschwerdezahl - Es gibt immer weniger Beschwerden. Die Menschen gewöhnen sich an die Parklets und sehen den Mehrwert der Interventionen für das urbane Stadtleben.

4. Ziel: Öffentliche Aufmerksamkeit

Das Realexperiment "Parklets für Stuttgart" soll öffentliche Aufmerksamkeit erzeugen. Über das Projekt soll informiert und diskutiert werden, sowohl in den sozialen Medien und in der Presse als auch in der Stadtgesellschaft.

- Erfolgskriterium 1: Positive Medienresonanz (Presseartikel) - Lokale Medien informieren und berichten positiv über die Parklet-Initiative. Es erscheinen Artikel über das Projekt in der Fachpresse.
- Erfolgskriterium 2: Auftritt in den sozialen Medien wird wahrgenommen - Die Internet-, Facebook, und Twitter-Seite vom Projekt wird besucht und geliked. In den sozialen Medien wird öffentlich über die Parklets diskutiert.
- Erfolgskriterium 3: Parklets werden zum „Stadtgespräch“ - Die Parklets stoßen einen öffentlichen Diskurs zum Thema nachhaltige Mobilität und Stadtraumgestaltung in der Stadt Stuttgart an. Bürger*innen sowie Vertreter*innen der Politik und der Stadtverwaltung reden über eine positive Veränderung der Straßenräume in der nahen Zukunft.
- Erfolgskriterium 4: Nachbarschaftsfeedback - Die Parklets werden zum Gesprächsthema in der Nachbarschaft. Anwohner*innen kommentieren die Auswirkung „ihres“ Parklets auf das Stadtleben in der Gegend und geben konstruktives Feedback z.B. in Form von Verbesserungsvorschlägen.

5. Angewendete Methoden

Um die genannten Ziele "Wahrnehmungswandel", "Inklusion", "Akzeptanz" und "öffentliche Aufmerksamkeit" anhand der entsprechenden Kriterien auf ihren Erfolg hin zu prüfen und wissenschaftlich auszuwerten, wurde das Führen eines Raum- und Forschungstagebuchs als Erhebungsmethode festgelegt. Folgende Aspekte sollten darin festgehalten werden: Zählen von Parklet-Nutzer*innen, Aufnahme von Bewegungsabläufen in der Umgebung der Parklets, Beschreibung des Umfeldes, der

Ereignisse und der Aktivitäten der Nutzer*innen, Aufzeichnung des Wetters und Beobachtungszeiten sowie das Feedback von Paten*innen und Anwohner*innen durch Beobachtungen und Gespräche vor Ort. Für die Tagebücher der jeweiligen Parklets waren die Erbauer*innen der einzelnen Parklets verantwortlich. Die parkletspezifischen Forschungsergebnisse werden in Kapitel 6 erläutert. Ganz im Sinne der Dynamik eines Realexperiments, musste das Evaluationskonzept während des Prozesses angepasst werden. Im Laufe des Semesters wurde beispielsweise festgestellt, dass manche Tagebücher weniger gepflegt wurden als andere. Um eine weitgehend einheitliche wissenschaftliche Datenbasis zu ermöglichen, führte das Organisationsteam auf Basis der oben genannten Kriterien selbst noch einmal Beobachtungen sowie leitfadengestützte Interviews mit den Pat*innen durch. Die hohe öffentliche Resonanz des Realexperiments führte dazu, dass eine deutlich größere Menge an unterschiedlichen Daten generiert wurde, als ursprünglich erwartet wurde. Um die entsprechenden Informationen wissenschaftlich auszuwerten, wurde zur Überprüfung des letzten Ziels „Aufmerksamkeit erregen“ zusätzlich eine Inhaltsanalyse der Presseartikel, Facebookposts, Feedback-E-Mails, etc. vorgenommen. Dabei standen neben einigen quantitativen Aussagen wie z.B. die Anzahl der Artikel, vor allem qualitative Aussagen über die unterschiedlichen Begründungsmuster der Befürworter*innen und Gegner*innen im Vordergrund (Mehr dazu, siehe Kapitel 8).

Darstellung der Ergebnisse

Sophia Alcántara, Kristin Lazaro-va, Basil S. Helfenstein

Die nachfolgende Auswertung der Ziele und Erfolgskriterien des Realexperiments ist eine Zusammenfassung der auf Basis des gesammelten Datenmaterials erfolgten Beschreibungen und Analysen. Um diesen Zusammenhang besser nachvollziehen zu können, wird an den entsprechenden Stellen auf die eingesetzten Methoden und ihre Ergebnisse verwiesen. Die Bezeichnungen der Ziele und Kriterien weichen zum Teil von der vorherigen Beschreibung ab und wurden begrifflich nochmals geschärft.

1. Ziel: Wahrnehmungswandel: Positive Wahrnehmung der Parklets

Erfolgskriterium 1: Straße wird als Stadtraum mit Aufenthaltsqualität wahrgenommen

Die Parklets wurden insgesamt unterschiedlich gut angenommen. Diese ambivalente Einschätzung geht vor allem aus den Ergebnissen der Inhaltsanalyse hervor. Insbesondere die Feedback E-Mails und die Facebook-Kommentare zeigen, dass die Aufenthaltsqualität der Parklets sehr unterschiedlich bewertet wurde. Es gab vermehrt die Auffassung, dass vor allem die Parklets an und in der Nähe der Schwabstraße nicht attraktiv seien, da sich wegen des Autoverkehrs (Lärm, Abgase) niemand direkt an die Straße setzen möchte. Wie z.B. in diesem Zitat aus einer Feedback E-Mail deutlich wird:

„Verbesserung der Aufenthaltsqualität...direkt auf Höhe der vorbeifahrenden Autos...ernsthaft????“

Unter anderem aus diesem Grund seien sie auch als Spielflächen für Kinder ungeeignet. Es wurde in diesem Zusammenhang teilweise auf die vorhandenen Grünflächen und Parks verwiesen, die auch im Stuttgarter Westen vorhanden sind (z.B. Karlshöhe, Leipziger Platz etc.) und sich für einen Aufenthalt besser eignen würden.

Andere widersprechen dieser Auffassung und berichteten von vielen positiven Begegnungen, die sie auf den Parklets hatten und bestätigen, dass sie die Parklets als Treffpunkt nutzen. Gerade Kinder eigneten sich diesen Aufenthaltsort an der Straße zügig an. In den Fragebögen schlägt sich dies in Statements wie diesem nieder:

„Insofern benutze ich das Parklet treffe ich mich da gerne mit meiner Nachbarin und ihrem Kind“

In den Feedback Emails und Facebook Kommentaren wurde zudem explizit hervorgehoben, dass man es als Eltern genieße sich „*mitten im Leben*“ aufhalten zu können, während die Kinder beschäftigt sind. Als „*Kinderspielplätze*“ wurden vor allem die Parklets in der Gutbrod-, Hasenberg-, List-, Schwab-/Ludwig- und Lange Straße genutzt.

Die Vorher-Nachher Analyse der Studierenden zeigte, dass sich mehr Menschen auf den Parklets und vor allem im angrenzenden Stadtraum aufhielten, als wenn ein Auto dastand. In der Gutbrodstraße zum Beispiel wurde das Parklet als Wartezone für den Friseursalon und das Wickeltuchgeschäft genutzt. In der Sophienstraße und in der Lange Straße waren die Parklets in der Mittagspause viel besucht - man setzte sich dort zum Essen, Telefonieren oder Rauchen. Die Parklets waren für Anwohnenden auch abends ein beliebter Treffpunkt im Freien; man trank

ein Feierabendbier oder traf sich, um später in die Stadt zu gehen (vor allem bei den Parklets in der Gutbrod-, Schwab-, Sophien- und Lange Straße). Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den unmittelbaren Standort der Parklets wurde speziell auch bei den Parklets in der Nähe von Gastronomie-Betrieben beobachtet. Vor dem Café Galao in der Tübinger Straße verweilten beispielsweise mehr Personen als zuvor, unabhängig vom Wetter oder der Tageszeit.

Erfolgskriterium 2: Parklets werden als Vorteil für lokale Geschäfte gesehen

Es gibt viele Anzeichen dafür, dass die Parklets sowohl für die Betriebe einiger Paten*innen, als auch für die umliegenden Geschäfte vorteilhaft sind.

Im Fall der Lange Straße zum Beispiel brachte das Parklet einen Mehrwert nicht nur für Kund*innen des Ladens „Kauf Dich Glückliche“ - sondern auch für angrenzende Geschäfte. Diese verkauften mehr Getränke und Eis, teilt der für das Parklet zuständige Student nach eigenen Beobachtungen mit. Die Benutzung des Parklets erfolgte auch durch Kund*innen anderer (weit entfernterer) Läden, so dass auch diese von den Parklets profitierten. Laut den Aussagen der Patin gab es auch einen stärkeren Austausch zwischen den Inhaber*innen der benachbarten Läden. Bei den Parklets vor gastronomischen Betrieben (Lumen und Galao) wurde eine rege Nutzung der Parklets festgestellt, teilten die Besitzer im Interview mit. Das Café Lumen musste deshalb sogar auf städtische Anweisung hin auf einen Tisch im Außenbereich verzichten. Die Attraktivität dieser Parklets lässt sich mit der unmittelbaren Nähe von Gastronomien erklären.

Ein attraktiv gestalteter öffentlicher Raum profitiert auch durch naheliegende Konsummöglichkeiten, ganz im Sinne des dänischen Architekten und Stadtplaners Jan Gehl: „Wo gegangen, geredet, gestoppt, geschaut, gegessen und gespielt wird, dort ist eine Stadt lebendig.“ (Gehl, Datum unbekannt) Im Fall des Kosmetikcafés Kahma gab es laut der Patin während der drei Monate nur eine geringe Zunahme an Gästen. Die Mehreinnahmen glichen jedoch nicht das von Kahma in das Parklet investierte Geld aus.

Erfolgskriterium 3: Parklets etablieren sich als Begriff

Das Kriterium kann nicht eindeutig beantwortet werden, da die Identität mit den einzelnen Parklets stark variierten. Beim Parklet in der Hasenbergstraße entwickelte sich eine Identifikation mit dem Projekt „unser Parklet“ was sich in Achtsamkeit für die Umgebung äußerte, erzählt die entwerfende Studentin. Ähnliche Beobachtungen teilt auch der für das Parklet in der Langen Straße zuständige Student. Die Casa Schützenplatz genießt besondere Aufmerksamkeit. Die Anwohner*innen identifizieren sich mit dem Parklet, das Logo der Casa (eine grafische Stilisierung des blauen Hauses) wird auf Ansteck-Buttons gedruckt verteilt und auf Facebook entsteht eine eigene Seite. Eine solche Identifizierung mit dem Parklet wurde bei anderen Parklets nicht beobachtet.

Der Begriff „Parklet“ hat sich jedoch in Stuttgart etabliert, nicht zuletzt dank der Resonanz in der Presse und den sozialen Medien (siehe Kapitel 8). Dass die Parklets für manche schon zu ihrer Stadt bzw. ihrem Viertel gehören, zeigt sich beispielsweise in der Oktober/November 2016 Ausgabe des Stadt- und Lifestylemagazins „reflect“, welches unter der Rubrik „Keine Liebe“ den Abbau

der Parklets bedauert: „Keine Parklets mehr“.

Diskussion des Ziels Wahrnehmungswandel

Die Auswertung der Erfolgskriterien zeigt, dass es manchen Parklets durchaus gelungen ist, die Aufenthaltsqualität an und auf der Straße zu verbessern – und diese Tatsache von manchen Anrainern*innen, Passant*innen und Nutzer*innen auch so wahrgenommen und entsprechend positiv rückgemeldet wurde. Einige der Parklets wurden rege genutzt und einige der Geschäfte und Paten*innen profitierten durch einen größeren Umsatz, entgegen der Bedenken, dass Parklets womöglich dem Einzelhandel schaden könnten. Allerdings wurde diese Profitsteigerung auch immer wieder kritisiert und als unfaire „Wirtschaftsförderung“ bezeichnet. Die Kritik kam dabei nicht nur von konkurrierenden Gastronomen*innen, sondern auch von Anwohner*innen, die sich außerdem auch durch die „wahrgenommene“ Ausbreitung der Gastronomiefläche gestört fühlten. Dies war vor allem dann der Fall, wenn die Parklets unmittelbar vor den Gaststätten platziert waren (speziell Lumen, Galao, Lehen, Kahma). Diese Parklets wurden nicht als öffentlicher Raum ohne Konsumzwang verstanden, sondern als Erweiterung der Außenbewirtschaftung auf Kosten öffentlicher Parkplätze, was teilweise Verärgerung auslöste. Dazu passt, dass an anderer Stelle die Parklets explizit dafür gelobt werden, dass sie ein Ort ohne Konsumzwang darstellen, von denen es in der Stadt zu wenige gibt. Insgesamt wurden die Parklets zwar von vielen positiv – als eine Möglichkeit der Straßenraumgestaltung mit hoher Lebensqualität – wahrgenommen. Allerdings sehen nicht alle den Wandel des Straßenraums als positives Zeichen. Das Ziel des Wahrnehmungswandels ist

demnach nur teilweise erreicht und muss als eher langfristig angesehen werden.

2. Ziel: Inklusion

Erfolgskriterium 1: Nutzung der Parklets durch verschiedene soziale Gruppen

Die Parklets wurden von verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen genutzt. Auf vielen Parklets (Gutbrod-, Hasenberg-, List-, Schwab-/Ludwig- und Lange Straße) spielten Kinder und belebten den neuen Raum. Der Sandkasten kam besonders gut bei kleinen Kindern an. Durch das Spielen auf der Straße, hatten Kinder die Möglichkeit Gleichaltrige aus Ihrer Nachbarschaft kennenzulernen. Aber auch Mütter und Väter setzten sich mit ihren Kindern auf die Parklets. Die Parklets waren ebenfalls ein beliebter Treffpunkt für viele Jugendliche und junge Menschen. Arbeitende verbrachten vor allem mittags oder nach dem Feierabend auch kleine Pausen auf Parklets. Viele ältere Menschen waren eher skeptisch und akzeptierten die Interventionen nicht. Einige Anwohner*innen berichteten von Senior*innen, die das Parklet in der Gutenbergstraße zum Beispiel zum Erholen auf dem Weg nach Hause nutzten.

Erfolgskriterium 2: Mitgestaltung der Parklets durch Nutzer*innen

Bei einigen Parklets wirkten Paten*innen und Anwohner*innen an der weiteren Gestaltung mit. Die Anwohner*innen der Casa Schützenplatz zum Beispiel beteiligten sich mit Freude an der Gestaltung und Bespielung des Parklets. In den ersten Wochen richteten Nachbar*innen das „Wohnzimmer“ mit eigenen Möbeln, Büchern und Bildern ein. Anwohner*innen der Parklets in

der Gutenberg- und Liststraße brachten teilweise Kräuter und andere Pflanzen auf die Parklets.

Erfolgskriterium 3: Selbstständige Veranstaltungen und Aktivitäten

Auf einigen Parklets gab es Veranstaltungen und Aktivitäten, die entweder von Anwohner*innen oder anderen Initiativen organisiert wurden, nachfolgend ein paar Beispiele. Die Akademie für gesprochenes Wort, die sich in der Nähe des Schützenplatzes befindet, entwickelte ein eigenständiges kleines Symbiose-Projekt auf den Parklets. Die Idee, die Casa Schützenplatz zu einem literarischen Ort zu transformieren, wurde durch die Installierung eines Audiogeräts verwirklicht, über das man mit Kopfhörern Gedichte und Texte über Verkehr, Stadt und Umwelt sowie eine kurze Beschreibung des Parklet-Projekts anhören und dabei auf dem Parklet verweilen konnte. Leider wurde das technische Equipment geklaut. Aus diesem Grund machte die Akademie für Gesprochenes Wort die Texte über einen QR Code verfügbar. Dieser wurde an allen Parklets angebracht und man konnte sich darüber die Texte anhören. Zusammen mit dem zuständigen Studenten organisierten Anrainer*innen des Schützenplatzes mehrmals Nachbarschafts-Brunchs und informelle Treffen auf dem Parklet, um gemeinsam über die Zukunft des Schützenplatzes zu diskutieren.

Auf dem Parklet in der Langen Straße organisierte die Patin vom Laden „Kauf Dich Glücklich“ einen Spieletag mit Live-DJ-Musik und Brettspielen. Die Organisatoren des Events „Nachtschicht“, das jeden Freitag im Club Romy S auf der anderen Straßenseite stattfindet, schlugen per Mail vor, eine wöchentliche musikalische Veranstaltung auf dem

Parklet in der Langen Straße zu organisieren - frei für jedermann. Nach langem Warten auf bessere Wetteraussichten im Juli wurde die Idee letztendlich doch nicht realisiert.

„Das Lehen“ organisierte in Eigeninitiative ein paar Konzerte auf dem Parklet in der Liststraße. Das Parklet nahm an der jährlichen Veranstaltung des Vereins „Sterne des Südens“ teil. Die Einzelhändler*innen des Gerberviertelvereins teilten per Mail und in persönlichen Gesprächen mit, dass sie sich abends auf ein Glas Wein auf dem Parklet in der Sophienstraße getroffen haben.

Diskussion des Ziels „Inklusion“

Das Ziel der Inklusion unterschiedlicher Nutzergruppen wurde teilweise erreicht. Als ein Erfolg kann gewertet werden, dass unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen auf vielfältige Weise durch das Parklet profitierten. Kinder, Eltern, Anwohner*innen, Studierende, Touristen und Berufstätige belebten die Parklets. Ältere waren eher skeptisch und schienen den Parklets negativ gegenüber eingestellt zu sein, wobei sie von einigen auch als Ruhemöglichkeit auf ihrem tagtäglichen Weg genutzt wurden. Die Betrachtung unterschiedlicher Gruppen zeigt zudem, dass der Parkplatzverlust für Anwohnende mit eigenem Fahrzeug häufig als Stress und Ärgernis aufgefasst wurde und zur Ablehnung der Idee führte. Einige Passanten und selbst Parkletnutzer*innen hatten Verständnis für die Parkplatzsuchenden und äußerten Zweifel, ob der Ansatz in die richtige Richtung geht. Auf der anderen Seite gab es neben anderen Anwohner*innen, Passanten*innen und überzeugten Parkletnutzer*innen auch Autofahrer*innen, die zwar vom Parkplatzverlust unmittelbar betroffen waren, jedoch der Idee sehr positiv gegenüberstanden und sich darüber freuten, dass

sich im Stadtraum etwas ändert. Insgesamt kann man festhalten, dass die Parklets von unterschiedlichen Gruppen genutzt, aber auch kritisiert wurden. Als Unterscheidungskriterium zwischen Befürworter*innen und Gegner*innen reicht demnach nicht die „Betroffenheit“ im Sinne des Besitzes eines Autos aus. Mehr Informationen zu den unterschiedlichen Begründungsmustern für die Zustimmung an Ablehnung der Parklets finden sich in Kapitel 8.

3. Ziel: Akzeptanz

Erfolgskriterium 1: Parklet als Treffpunkt

Das Angebot die Parklets als Treffpunkt zu nutzen, wurde nicht an allen Standorten gleichermaßen angenommen. Während vor allem das Parklet „Casa Schützenplatz“ von der Nachbarschaft angenommen und mit zahlreichen Aktionen und kreativen Ideen zu eigen gemacht wurde, wurde beispielsweise das Parklet an der Kronenstraße wenig genutzt. Eine mögliche Erklärung hierfür ist, dass es in der Nähe des Casa Schützenplatz wenig Cafés und öffentliche Treffpunkte gab und das Parklet somit eine soziale Funktion erfüllte, für die es einen Bedarf gab. Das Viertel um die Kronenstraße hingegen, ist reich an solchen Angeboten – gleichzeitig gibt es dort vergleichsweise wenige Anwohner*innen. Entsprechend variierten Bedarf und Nutzung an den verschiedenen Standorten, was sich auf die jeweilige Akzeptanz der Parklets auswirkt.

Erfolgskriterium 2: Sinkende Beschwerdezahl

Es gab während der Experimentphase einige Beschwerden, die das Team durch unterschiedliche, teilweise dafür angelegten Kanäle erreichte:

E-Mail (info@parklet-stuttgart.de), Facebook, Beschwerden an die Stadtverwaltung (z.B. gelbe Karten), persönliche Beschwerden bei den Paten und Studierenden: vor allem im Stuttgarter Westen - bezogen auf die Parklets in der Gutenbergstraße, Schwabstraße und Hasenbergstraße (wegen wegfallender Parkplätze für die Anwohner*innen bzw. Kund*innen der Galerie in der Hasenbergstraße), in der Schwab-/Ludwigstraße und Tübinger Straße (wegen der Beobachtung, dass die Parklets als Außengastronomie genutzt wurden) und in der Liststraße (wegen vermeintlich mangelnder Verkehrssicherheit). Die Beschwerden kamen sowohl von Anwohner*innen, als auch von anderen Gastronomen*innen. Die direkten Beschwerden bei den Paten*innen waren oft persönlich beleidigend.

Weniger bis gar keine Beschwerden gab es über die Parklets, die in einer Halteverbotszone standen - so wie dies der Fall in der Sophien- und Lange Straße war. Laut Paten*innen beschwerte sich keiner über wegfallende Parkplätze, es gab höchstens Unzufriedenheit mit der äußerlichen Erscheinung (Sophienstraße). Keine Beschwerden gab es auch über das Parklet in der Kronenstraße. Grund dafür ist, dass es in diesen Straßen kaum Anwohner*innen gibt, denen „ihr“ Parkraum fehlt.

Aus der Statistik zu den Feedback E-Mails und den Beschwerden im Zeitverlauf (siehe Abb. 129 auf Seite <?> in Kapitel 8) geht hervor, dass die Anzahl der negativen Reaktionen abnimmt und zum Abbaus der Parklets (September) die positiven Rückmeldungen eindeutig überwiegen. Eine Ausnahme stellt die gelbe Karte vom März 2017 dar - diese bezieht sich auf den Antrag, das Parklet „Casa Schützenplatz“ erneut aufzustellen und beklagt den bis dato noch fehlenden Forschungsbericht.

Diskussion des Ziels Akzeptanz

Die Abnahme von Beschwerden kann nicht ohne weiteres mit einer steigenden Akzeptanz für Parklets übersetzt werden. Es wäre durchaus möglich, dass sich ein gewisser Gewöhnungseffekt einstellt. Auch ist vorstellbar, dass einige von Beschwerden absahen, da der Zeitraum klar definiert wurde und das Ende der Parklets ohnehin nahte. An dieser Stelle ist nochmal darauf hinzuweisen, dass die Parklets eine umstrittene Stadtraum Intervention darstellen, vor allem, da der Parkplatzverlust von vielen als inakzeptabel empfunden wird. Diese Meinung existiert unabhängig von den Standorten der einzelnen Parklets und äußert sich in einer allgemein ablehnenden Haltung gegenüber der Umwidmung von Parkraum. Gleichzeitig wurden einige Parklets häufig als Treffpunkt genutzt, was für eine aktive Akzeptanz der Parklets spricht. Denn umso mehr unterschiedliche Gruppen das Parklet nutzen und umso mehr Personen dieses mitgestalten, bespielen und ggf. in andere nachbarschaftliche Projekte einbinden, desto größer ist die positive Akzeptanz. Positive Akzeptanz im Sinne einer räumlichen Aneignung ist jedoch analog zum Ziel der Inklusion, stark standortabhängig. Auf große Akzeptanz stieß das Konzept vor allem am Schützenplatz. Dieses Beispiel zeigt das Potenzial des Konzepts. In den Rückmeldungen der Bevölkerung fanden sich auch Anfragen für Parklets, beispielsweise für den Stadtteil Stuttgart-Ost. Stuttgart-Ost ist als ehemaliger Arbeiterstadtteil heute vor allem eine Wohngegend mit einer wesentlich geringeren Dichte von Cafés und Bars und hat möglicherweise - wie im Falle des Schützenplatzes - einen erhöhten Bedarf an öffentlichen Treffpunkten. Wichtig ist es folglich bei künftigen Rauminterventionen, der Standortfrage

eine größere Bedeutung zuzuschreiben und auch die Auswahl dieser in Zusammenarbeit mit den Anwohner*innen und Pasant*innen durchzuführen.

4. Ziel: Öffentliche Aufmerksamkeit

Erfolgskriterium 1: Positive Medienresonanz (Presseartikel)

Die Anzahl, Vielfalt und überregionale Verbreitung der medialen Beiträge sprechen dafür, dass es dem Realexperiment gelungen ist, eine Medienresonanz zu erzeugen. Dabei überwog die positive Berichterstattung gefolgt von den ambivalenten bzw. neutralen Beiträgen (ausführlich siehe Kapitel 8). Insgesamt wurden 41 Beiträge über die Parklets in den Printmedien und Onlineformaten veröffentlicht und analysiert. Die lokale Berichterstattung überwog deutlich, jedoch gelang es auch auf regionaler Ebene und sogar auf nationaler Ebene Aufmerksamkeit für das Thema zu erregen. Bei der inhaltlichen Auswertung wurden schließlich 31 Beiträge berücksichtigt, da sich zum Beispiel einige der Kurzmeldungen auf die Pressemeldung der DPA bezogen hatten oder dieselben Berichte in unterschiedlichen Stadtteilzeitungen veröffentlicht wurden und somit textidentisch waren. Von den 31 unterschiedlichen Beiträgen berichteten dabei 18 positiv, 9 neutral bzw. ambivalent und nur vier eindeutig negativ.

Erfolgskriterium 2: Auftritt in den sozialen Medien wird wahrgenommen

Im sozialen Medium Facebook hatte das Realexperiment „Parklets für Stuttgart“ eine eigene Seite, die bis zum Stichtag der Analyse (30.03.2017) von 1452 Personen mit „Gefällt mir“

markiert wurde. Dies ist eine beträchtliche Anzahl verglichen mit den „Gefällt mir Angaben“ aller anderen Realexperimente mit z.T. deutlich unter 1000 liegenden Unterstützerzahlen. Auch der Vergleich mit thematisch ähnlichen und meist länger bestehenden Seiten verdeutlicht das Ausmaß der virtuellen Zustimmung (z.B. Critical Mass: besteht seit 2010 und verfügt über 2034 Unterstützer*innen). Die Auswertung der Statistik (siehe Kapitel 8) über den Zeitverlauf zeigt, dass mit dem Aufbau der Parklets Ende Juni die Anzahl der Befürworter*innen sprunghaft anstieg. Im Juli gewann die Seite täglich neue Befürworter*innen bis Ende August/Anfang September – seitdem stagniert die Seite auf einem relativ konstanten Niveau. Auffällig ist, dass die meiste Zustimmung von den 18-34-Jährigen gibt. Bei den Altersgruppen über 55 und unter 17 Jahren findet man kaum mehr Unterstützer*innen. Dies bedeutet, dass die Unterstützung gerade in der Altersgruppe am höchsten ist, die zumindest potentiell über ein Auto verfügen, da sie in der Regel in dieser Zeit in den Beruf einsteigen und/oder eine Familie gründen. Da man auf Facebook nichts mit „Gefällt mir nicht“ markieren kann, wurde eine Inhaltsanalyse der Kommentare durchgeführt, die auf den Seiten „Parklets für Stuttgart“ und „Casa Schützenplatz“ zu finden waren (ca. 200 Kommentare) und nicht von den Initiatoren selbst verfasst wurden. In einer (virtuellen) Auseinandersetzung brachten Gegner*innen und Befürworter*innen hier ihre unterschiedlichen Anliegen und Argumentationen ein. Qualität und Tonart dieser Diskussion waren sehr unterschiedlich, beispielsweise fanden sich zahlreiche Beleidigungen unter den Kommentaren (siehe Kapitel 8).

Erfolgskriterium 3: Parklets werden zum „Stadtgespräch“

Auf unterschiedlichsten Kanälen wurde das Projekt kontrovers diskutiert. Die Diskussion drehte sich auch wie gewünscht um das Thema der Flächengerechtigkeit und Stadtraumqualität. In den Nachbarschaften stießen die Parklets auf der Straße Diskussionen über die Nutzung des öffentlichen Raums an. Nutzer*innen der Parklets kamen ins Gespräch (auch mit Anwohner*innen, Passanten*innen und vorbeifahrenden Autofahrer*innen) und diskutierten über Themen wie: Parkraum, Flächenaufteilung, Haltungen der Bürger*innen, Besitz eines eigenen Autos in der Stadt, Citymaut, unzureichende Alternativangebote, ÖPNV-Preise und -subventionen, etc. Eine umfassende Analyse der Diskussion im Hinblick auf die unterschiedlichen Meinungen und Begründungsmuster zu den Parklets, ob positiv, neutral/ambivalent oder negativ ist im Kapitel 8 zu finden. Auch auf politischer Ebene wurde das Projekt viel diskutiert, beispielsweise in Sitzungen des Bezirksbeirates. Zudem fanden mehrfach Führungen mit Vertreter*innen verschiedener Parteien statt, die über das Projekt diskutieren wollten. Es wurden auch zwei Anträge zum Thema bürgerschaftliches Engagement und Außenbewirtschaftung auf Parkraum in den Bezirksbeiräten West und Mitte verabschiedet, welche durch das Projekt angestoßen oder befördert wurden.

Erfolgskriterium 4: Nachbarschaftsfeedback

Die Parklets regten Anwohner*innen an, auch über die Standortwahl, die Nutzung und die Gestaltung der Parklets zu diskutieren und Verbesserungsvorschläge zu geben. Obwohl ein großer Teil des negativen Feedbacks sehr plakativ war, kamen auch einige

konstruktive Verbesserungsvorschläge - wie zum Beispiel für eine offenere Gestaltung des Parklets in der Hasenbergstraße, eine Überdachung der Casa Schützenplatz, bequemere Sitzgelegenheiten auf dem Parklet in der Sophienstraße und eine stärkere räumliche Abgrenzung zur Straße. Im Kapitel 6 über die einzelnen Parklets finden sich noch weitere Verbesserungsvorschläge.

Diskussion des Ziels „Öffentliche Aufmerksamkeit“

Das Ziel öffentliche Aufmerksamkeit zu provozieren wurde erreicht. Die Anzahl, Vielfalt und überregionale Verbreitung der medialen Beiträge sprechen dafür, dass es dem Realexperiment gelungen ist, eine Resonanz in den Medien zu erzeugen zu erzeugen. Dabei überwog die positive Berichterstattung gefolgt von den ambivalenten bzw. neutralen Beiträgen. Auch die Analyse der Facebook Seite „Parklets für Stuttgart“ zeigt, dass es gelungen ist sowohl in kurzer Zeit eine große Anzahl an Unterstützer*innen zu gewinnen als auch eine kontroverse Diskussion zwischen den Gegner*innen und Befürworter*innen zu entfachen. Um nachvollziehen zu können, ob der Diskurs nur in den Medien und im Netz stattfand oder auch zu realen Diskussionen in der Stadtgesellschaft geführt hat, wurde in Kapitel 8 die Frage diskutiert, wer mit wem, wo diskutiert hat. Dabei wurde festgestellt, dass die Auseinandersetzung zwischen Gegner*innen und Befürworter*innen beinahe ausschließlich auf Facebook stattgefunden hat, wo sachliche Argumentationen selten waren. Hier kochten die Emotionen schnell hoch und es kam teilweise zu beleidigenden Aussagen. Um die Diskursqualität zu erhöhen, braucht es folglich andere Formate und Orte, die eine kommunikative

Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Interessen und Wahrnehmungen und den daraus resultierenden Konflikten fördern. Ein Ort, an dem nachweislich konstruktive Gespräche zwischen Gegner*innen und Befürworter*innen stattfanden, waren die Parklets selbst. Einige Projektmitarbeiter*innen und Anwohner*innen berichteten von spontanen Diskussionen in der Nachbarschaft. Diese konnten leider nicht dokumentiert werden und gingen folglich nicht in den Auswertungsprozess ein. Es lässt sich allerdings festhalten, dass Parklets nicht nur Gegenstand, sondern auch Ort für einen mobilitätsbezogenen Stadtplanungs-Diskurs sind.

Lessons Learned

Sophia Alcántara, Raphael Dietz

Ein Experiment hat die Eigenschaft, dass es ergebnisoffen durchgeführt wird. Das bedeutet, dass neben der Erkenntnisgenerierung im besten Fall immer auch neue Fragen aufgeworfen werden. In diesem Sinne werden im Folgenden die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst. Sie gliedern sich in die Themenfelder „Stadtgestaltung“, „Gestaltung von Parklets“, „Prozess“ und „öffentlicher Diskurs“, wobei es inhaltlich durchaus Überlappungen geben kann.

Anschließend werden weiterführende Fragen und Ideen dargestellt, die sich aus dem Experiment ergeben haben und weiter beforscht bzw. umgesetzt werden sollten. Diese beziehen sich zunächst auf Anknüpfungspunkte bezüglich der Parklets selbst, um abschließend den Sprung über den Tellerrand zu wagen und einige Anregungen zur Entwicklung der urbanen Mobilitätskultur anzustellen.

Stadtgestaltung

Parklets schaffen wohnumfeldnahe, sichere öffentliche Treffpunkte für Groß und Klein.

Stuttgart ist statistisch gesehen eine Stadt mit großem Freiflächenanteil. Dieser kommt jedoch durch große zusammenhängende Flächen wie das grüne U oder die umgebenden Wälder zustande, die nicht für alle Bewohner*innen gleichermaßen leicht zugänglich sind. Nachbarschaftliche, öffentliche Orte des Treffens sind dagegen nicht überall vorhanden. So haben sich einige Parklets, beispielsweise im dicht besiedelten Westen oder beim Schützenplatz, gerade in den Feierabendstunden als Treffpunkte vor der Haustür etabliert. Insbesondere die Funktion des Spielens hat sich hier hervorgetan. Kinder entdeckten die Parklets für sich und konnten sicher auf Stuttgarter Straßen spielen. Die Eltern gesellten sich schnell dazu und nutzen die Gelegenheit zum Austausch. Dies kann als Mehrwert von Lebensqualität betrachtet werden, welcher mit verhältnismäßig geringem Aufwand und nur geringer Reduktion von Stellplätzen verbunden ist.

Parklets leisten einen infrastrukturellen Beitrag zur fußgänger*innenfreundlichen Stadt.

Einige Parklets boten Sitzgelegenheiten als Zwischenetappen auf längeren Fußstrecken, andere wirkten verkehrsberuhigend und sorgten somit dafür, dass Fußgänger*innen sich auf dem Gehweg sicherer fühlten. Parklets die direkt vor Außengastronomien liegen, können theoretisch (auch wenn dies im vorliegenden Projekt noch nicht ausreichend bedacht wurde) dafür eingesetzt werden, zu enge Gehwege zu

verbreitern. Parklets können daher dazu genutzt werden Infrastruktur für Fußgänger*innen zu schaffen und somit die Fußgänger*innenfreundlichkeit zu erhöhen. Näheres hierzu findet sich auch im aktuellen Endbericht des Fußverkehrskonzepts der Stadt Stuttgart (Planersocietät für LHS Stuttgart 2017)

Bürger*innen wollen Verantwortung für die Stadt übernehmen – wenn die Stadt es zulässt.

Das Experiment hat gezeigt, dass es durchaus Anwohner*innen und Anlieger*innen gibt, welche bereit sind Verantwortung für ein Stück öffentlichen Raum in ihrem direkten Wohn- oder Geschäftsumfeld zu übernehmen, wenn sich Verwaltungs- und Kostenaufwand in handhabbarem Rahmen halten. Dies stellt auch unter ökonomischem Gesichtspunkten im Sinne von reduzierten Unterhaltskosten oder einer kostenfreien qualitativen Raumgestaltung eine große Chance dar. Die Politik sollte daher für Interessierte Möglichkeiten schaffen Verantwortung für den öffentlichen Raum zu übernehmen (z.B. Aktion „Werde Stadtpate“ o.ä.) und entsprechende Barrieren abbauen.

Parklets an lauten und stark befahrenen Straßen – und die Alternativen.

Besonders im Bereich der Schwabstraße kam häufiger die Kritik, dass diese Straße aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (Lärm, Schmutz, schnell fahrende Autos die Gefahr suggerieren) nicht geeignet für den Aufenthalt von Menschen sei. Daraus ergibt sich die Frage, ob dort Parklets erlaubt sein sollten und wenn ja, wie Parklets, aber auch Gehwege oder Aufenthaltsbereiche

in solchen Risikozonen gestaltet werden sollten. Eine mögliche Lösung bot dagegen das Parklet an der Ecke Hasenberg- und Reinsburgstraße, welches eine Art Einhausung mit schalldämpfendem und opakem (optischer Schutz) Material bot. Hier konnten Kinder ungestört spielen und die Straßengeräusche waren in sitzender Stellung deutlich gedämpft. Dies überzeugte allerdings nicht alle. Auch hier gab es generelle Standortbedenken im Hinblick auf die Sicherheit. Zudem widerspricht die blicksichere Ausführung dem Verlangen vieler Gewerbetreibender, dass ihre Schaufenster sichtbar bleiben sollen. Hier bieten sich daher weitere Experimente, beispielsweise mit transparenten schallschützenden und begrünten Elementen an, die ein höheres Budget bedingen. Eine weitere Lösungsmöglichkeit stellt das Entfernen der Risikoursachen selbst dar, wie es am Beispiel Schwabstraße durch eine Temporeduktion und Straßenraumumgestaltung sinnvoll erscheint. Hierfür müsste allerdings grundlegend darüber nachgedacht werden, ob sich der Mensch der Straße anpasst soll oder die Straße dem Menschen.

Sind Parklets die Zukunft der Straßenraumgestaltung?

Dass sich die Gestaltung von Straßenräumen in Zukunft ändern wird, ist unter Mobilitätsforscher*innen beinahe schon wissenschaftlicher Konsens. Unklar sind jedoch die Wege dahin. Liegt die Zukunft im autonomen Fahren, das Parkplätze obsolet werden lässt? Oder ist es der Wille nach mehr Lebensqualität und einer gesünderen Stadtumwelt, die diesen Wandel maßgeblich antreibt? Die meisten Szenarien weisen jedenfalls darauf hin, dass Raum in unseren Straßen frei

werden wird, der dann neu genutzt werden kann (Jonuschat et al. 2017). Wie wird diese Nutzung aussehen? Ob unsere Straßen in Zukunft von einer Vielzahl von Parklets gesäumt sein werden, oder ob sie nicht viel mehr einen Zwischenschritt hin zu einer neuartigen Straßenraumgestaltung darstellen, bleibt abzuwarten. Fest steht allerdings, dass sich das Experiment frühzeitig mit neuen Formen der Straßengestaltung auseinandergesetzt hat und mögliche Richtungen und Nutzungen aufzeigt, welche bei zukünftigen, ganzheitlichen Straßenraumentwürfen Impulse setzen können.

Parklets als neues Beteiligungswerkzeug

Parklets können nicht nur selbst in einem partizipativen Prozess gestaltet werden, sondern können auch als Werkzeug und Ort für größere Beteiligungsprozesse, z.B. bei Fragen der Stadtsanierung eingesetzt werden. Die Lokalisierung im Stadtraum setzt Barrieren herab und spricht ein breites Publikum an. Gerade betroffene Anwohner*Innen werden durch die sichtbare Intervention direkt adressiert. Mitmachformate, wie das Errichten des Parklets laden dazu ein, sich mit dem Thema der Stadtgestaltung auseinanderzusetzen und mit Lösungen zu experimentieren. Zudem ist mit dem Parklet sehr schnell ein erstes Produkt im Sinne einer Veränderung vorhanden und stärkt somit das Vertrauen der Bürger*innen, dass auch wirklich etwas passieren wird. Das Parklet kann im weiteren Prozessfortschritt dann Ort für Informationsveranstaltungen oder Workshops sein, bei welchen die Bürger*innen ihre Ideen einbringen, während es in der restlichen Zeit das öffentliche Leben bereichert.

Gestaltung von Parklets

Eine Gestaltungsbasis ist geschaffen

Im und durch das Projekt wurden Gestaltungs- und Genehmigungsgrundlagen geschaffen, die sich als geeignet erwiesen haben, sichere Parklets zu realisieren. Diese sind in Kapitel 6, sowie im Kapitel 5 unter dem Punkt „Genehmigungsverfahren“ ausführlich beschrieben. Als Handreichung (How to Parklet) aufgearbeitet können sie als Grundlage für die Realisierung weiterer Parklets dienen.

High quality vs. Do-it-yourself

In den Rückmeldungen zu den Parklets wurde immer wieder eine qualitativ höherwertige Gestaltung der Parklets angeregt. Als Gegenargument wurde allerdings auch genannt, dass der Do-it-yourself Charakter die Hemmschwelle zur Aneignung senkt, zudem für Mitmachparklets geeigneter scheint. Parklets mit Eigenbaucharakter sind daher insbesondere in Wohngebieten vorstellbar, während sich in Quartieren mit hohem Gewerbeanteil professionell gestaltete Parklets eher eignen können. Beide Modelle scheinen daher vorstellbar und sollten weiterverfolgt werden.

Parklets müssen kontextspezifisch gestaltet werden

Es hat sich gezeigt, dass die Nutzung der Parklets von dem Maße abhing, wie sehr sie auf den vorhandenen Kontext eingingen. Diese kontextspezifische Gestaltung darf sich allerdings nicht auf die reine Ästhetik beschränken, sondern muss die sozialräumliche Dimension berücksichtigen um angenommen zu werden. Parklets in Wohngebieten sollten

beispielsweise andere Funktionen und Gestaltungen bieten als Parklets in innerstädtischen von Einkaufen und Arbeit geprägten Gebieten. Parklets in ruhigeren Seitenstraßen müssen nicht so abschirmend gestaltet sein wie Parklets an stark befahrenen Straßen. Eine vorhergehende Analyse und Auseinandersetzung mit dem Ort ist daher wichtiger Ausgangspunkt für den Entwurf von Parklets.

Parklets sind öffentlicher Raum

Es wurde kritisiert, dass nicht immer klar war, dass die Parklets Teil des öffentlichen Raums und somit für alle zugänglich sind. Hier sollten in Zukunft Strategien und Maßnahmen entwickelt werden, wie die öffentliche Funktion klarer kommuniziert werden kann. Folgende Möglichkeiten gibt es: Infokampagne, Hinweisschilder, lokaltypische Benennung wie z.B. Hocketse, Aktionen, das Design der Parklets selbst, partizipative Gestaltung mit den Anwohner*innen bzw. anliegenden Geschäftstreibenden, die dann zu aktiven Multiplikatoren werden.

Welche Nutzungen haben sich bewährt?

Während der Experimentphase hat sich gezeigt, dass sich die folgenden Funktionen besonders bewährt haben und damit als Inspiration für zukünftige Parklets dienen könnten.

- Spielen
- Sitzen/Treffen
- Urban Gardening
- Kommunikative Austauschmöglichkeiten wie Pinnwände oder mit Kreide beschreibbare Tafeln
- Tauschboxen

Diese Liste gibt dabei lediglich die gesammelten Erfahrungen wieder und ist nicht abschließend zu verstehen. Es kann und

soll mit weiteren Nutzungsformen experimentiert werden.

Der Konflikt mit der Gastronomie

In scheinbarem Widerspruch zu vorangehendem Punkt stehen die Parklets, die einen Gastronomiebetrieb als Paten hatten. Sie lösten Beschwerden aus, die in die Richtung gingen, dass diese Betriebe einen unfairen wirtschaftlichen Vorteil gegenüber Wettbewerbern hätten und die Parklets eine Vergrößerung ihres Außenbereiches darstellten. Dies war insbesondere beim Parklet in der Tübinger Straße der Fall, wobei der Druck vor allem auf unmittelbar angrenzende Wettbewerber zurückzuführen ist. Ebenfalls Beschwerden gab es in geringerem Umfang beim Parklet in der Ludwigstraße, wobei die Kritik hier eher von Anwohner*innen und Akteuren*Innen der Politik kam. Andere Gastroparklets wie z.B. das in der Lehenstraße sahen sich dagegen keiner solchen Kritik ausgesetzt. Dies führte schließlich dazu, dass aus Verwaltung und Politik Forderungen und Auffassungen aufkamen, dass man Parklets nicht mehr in Verbindung mit Gastronomiebetrieben planen und genehmigen sollte. Bevor solche Parklets allerdings kategorisch ausgeschlossen werden, sollten auch die dafürsprechenden Argumente betrachtet werden. So waren beispielsweise gerade solche Parklets stark nachgefragt, woraus auf eine Nachfrage nach gastronomischen Außenflächen bei den Stuttgarter*innen zu schließen ist. Zudem stellt sich die Frage, weshalb solche Flächen lediglich auf Gehwegen geschaffen werden und dort die Situation weiter verengen. Warum sollen von solchen Beeinträchtigungen lediglich Fußgänger*innen und somit die schwächsten

Verkehrsteilnehmer*innen betroffen sein und warum wird nicht eine fallbezogene Abwägung getroffen, die den gesamten Straßenraum betrachtet. So könnte gerade in Situationen mit engen Gehsteigen die Situation für die Fußgänger*Innen deutlich verbessert werden, wenn die Gastronomie auf einen danebenliegenden Parkplatz ausweicht. Anstelle eines vollständigen Ausschlusses der Option solcher „Gastromieparklets“ sollten daher zunächst Alternativen in Betracht gezogen werden. Die folgenden Möglichkeiten sind als Lösungen vorstellbar.

- Durch eine neutrale Standortwahl kann das Problem umgangen werden. Der Standort könnte so gewählt werden, dass mehrere Geschäfte oder Gastronomie durch eine Umfeldaufwertung profitieren können, wie es z.B. in der Langen Straße gelungen ist.
- Die kommerzielle Nutzung von Parkplätzen könnte gegen Kompensation (z.B.: Gebühr, Öffentliche Nutzung in Teilen, Ergänzung Infrastruktur in Teilen, Freiräumung Gehweg und Erhalt Fußverkehr, gleiches Recht für alle Gastronomie) ermöglicht werden (Bsp. Scharnriegärten Wien, Antrag Grünenfraktion BBR Stuttgart West)
- Parklets als Allmende: Mehrere Betriebe schließen sich zusammen und betreiben ein gemeinsames Parklet zum Profit aller Beteiligten. Dies wirft verschiedene organisatorische Fragen auf, doch Konzepte der Shared Economy wie sie bspw. die transition town Bewegung schon mit kommunalen Komplementärwährungen implementieren konnte, beweisen die prinzipielle Machbarkeit solcher Vorhaben.

Prozess

Parklets im Sommer – und im Winter?

Die warmen Monate haben sich für die Parklets etabliert, der Zeitraum von Juni bis September sollte ausgedehnt werden. Für winterfeste Parklets wären weitere Designüberlegungen nötig. Hierfür würden ggf. baurechtliche Betrachtungen nötig werden (Bsp. Dach).

Parklets sollten in partizipativen Prozessen gestaltet werden

Es wurde eine partizipative Standortwahl- und Gestaltung eingefordert. Ein umfassender und gut gemachter Partizipationsprozess ist natürlich eine Ressourcen- und Zeitfrage und war im gegebenen Budget des vorliegenden Pilotprojektes nicht umsetzbar. Die Partizipationsbestrebungen beschränkten sich daher auf die Einbindung der Paten*innen - darüber hinaus waren die Projektinitiatoren*innen selbst zivilgesellschaftliche Akteure*innen. Für eine Fortsetzung des Experiments, besonders im Sinne von bürgerschaftlich organisierten Parklets ist eine breit angelegte Partizipation dagegen natürlich sinnvoll und sollte angestrebt werden. Ein entsprechendes Partizipationsformat wäre zu entwickeln.

Parklets sollten aktiv kuratiert werden

Es hat sich gezeigt, dass Parklets, welche gerade zu Beginn der Laufzeit durch eine*n Verantwortliche*n aktiv kuratiert und mit kleinen oder größeren Events bespielt wurden, größeren Zuspruch erfahren haben. Dies

scheint daher ein probates Mittel, gerade für die Anlaufzeit, um die öffentliche Funktion zu kommunizieren und Nutzungsbedenken -/hemmschwellen abzubauen.

Will man aktive Bürger, muss man Barrieren abbauen

Für zivilgesellschaftliche Parklets konnten als Hauptbarrieren die Genehmigungsfähigkeit, Haftungs- und Versicherungsfragen, öffentliche Widerstände sowie finanzieller Aufwand identifiziert werden. Möchte man zivilgesellschaftliche Parklets o.ä. fördern, sollte daher ein klares und einfaches Genehmigungsverfahren etabliert werden (Vgl. Magistrat der Stadt Wien 2015, San Francisco 2015). Das durch das Amt für öffentliche Ordnung vorgeschlagene Verfahren sowie die zu erfüllenden Auflagen scheinen hierfür eine sinnvolle Grundlage zu bilden. Eine neue rechtliche Begründung und Grundlage muss erarbeitet werden (Siehe Antrag SPD im BBR Mitte).² Haftungs- und Versicherungsfragen sind zu klären und dadurch entstehende Belastungen so gering wie möglich zu halten. Eine gute Lösung hat die Stadt Wien entwickelt (Grätzl Oasen). Dort werde vergleichbare Projekte mit einem Budget von 4000€ gefördert. Mit der Förderung verbunden ist eine Vereinbarung mit einer Versicherung, welche die Projekte absichert. Die Kosten für Versicherung und Durchführung können somit problemlos aus dem Budget bestritten werden. Hinsichtlich Widerstände von Seiten der Stadtgesellschaft kann vermutet werden, dass eine Versachlichung der Debatte hilfreich wäre. Nichtsdestotrotz wird den engagierten Bürger*innen mit Sicherheit auch in Zukunft eine gewisse Resistenz und Ausdauer abverlangt werden.

Öffentlicher Diskurs

Politische Instrumentalisierung

Parklets wurden in der öffentlichen Diskussion stark „politisiert“ und in eine „links-grüne“ Ecke gedrängt, während sich die aktiv beteiligten Akteure*innen nicht unbedingt einer politischen Strömung zugehörig fühlten. Es konnte aber auch beobachtet werden, dass vor allem linke, grüne, urbane Parteien/Politiker*innen, ein starkes Interesse an den Parklets gezeigt haben. An dieser Stelle wurde das Problem einer politischen Instrumentalisierung diskutiert. Eine Lagerzuweisung sollte - trotz der Brisanz des Themas - vermieden werden, da die Parklets per se integrativ wirken können und sollen (siehe Mobilitätsdebatte). Wie dies genau gelingen kann, wird sicherlich auch die Transformationsforschung in Zukunft weiterhin beschäftigen.

Negatives wird stärker wahrgenommen als Positives

Es konnte ein Ungleichgewicht zwischen lauter Ablehnung und stiller Befürwortung beobachtet werden. Die „Nein-Sager*innen“ haben dabei oftmals die „Ja-Sager*innen“ in der Art und Weise ihrer Formulierung, aber auch in der Hartnäckigkeit, wie sie ihre Belange vorgetragen haben, übertönt. Dadurch droht eine verzerrte Wahrnehmung, auf deren Grundlage dann von Politik und Verwaltung Entscheidungen getroffen werden. Viele verhaltensorientierte Forschungen speziell im Bereich Klimawandel und Nachhaltigkeit zeigen, dass bei geplanten Veränderungen und der drohenden Abkehr von Altbekanntem der Widerstand an vielen Stellen oftmals „lauter“ ist, als die die Unterstützer des

2 Inzwischen wurde durch die Stadt Stuttgart ein Interimsverfahren zur Genehmigung von Parklets geschaffen, bis eine permanente Lösung gefunden wird.

Wandels. Diese Beobachtungen sollten sowohl Politik und Verwaltung als auch den Projektbefürwortern*innen bewusst sein. Darüber hinaus wird man im Zuge sichtbarer Wandlungsprozesse immer mit Widerstand und Konflikten rechnen müssen und sollte diese als Teil davon begreifen. Im besten Fall mündet dies in einer konstruktiven Auseinandersetzung um die Zukunft der (Stadt-)Gesellschaft.

Neues wirkt größer als Gewohntes

Es konnten verzerrte Wahrnehmungen bezüglich Größenverhältnisse beobachtet werden. Die Parklets belegten jeweils einen oder zwei Parkplätze. In der Diskussion wurde die Zahl gelegentlich erhöht wiedergegeben. Dies kann man in die Richtung deuten, dass Irritationen dazu führen, dass man den veränderten Raum bewusster wahrnimmt und das Neue daher größer wirkt als das Gewohnte. Ein weiterer Erklärungsansatz könnte darin liegen, dass hier auf dem gleichen Platz deutlich mehr Funktionen und Gestaltungselemente untergebracht werden können, als es bei einem Auto der Fall ist. Der Raum wirkt daher größer.

Mein Auto bezahlt einen öffentlichen Parkplatz

In der öffentlichen Diskussion kam immer wieder das Argument, dass man durch die finanziellen Abgaben, wie z.B. der Gebühr für den Anwohnerausweis oder der KfZ- und Mineralölsteuer, schließlich für „seinen“ Parkplatz zahle, der nun zweckentfremdet werde. Ob diese Aussage auf Fakten beruht, konnte im Laufe des Projektes nicht geklärt werden, da es nicht Untersuchungsgegenstand war. Hier sollte herausgefunden werden, wie viel ein Parkplatz

wirklich kostet und ob nach Abzug aller weiteren Ausgaben (Straße, Verwaltung, externe Kosten etc.) dieser Parkplatz wirklich durch eine*n KfZ-Halter*in alleine bezahlt wird, oder ob nicht alle Bürger*innen dafür zahlen, unabhängig, ob sie einen PKW besitzen oder nicht. Zudem sollte von Seiten der Politik klarer kommuniziert werden, dass es sich bei der Gebühr für den Anwohner*innenausweis um eine reine Verwaltungsgebühr handelt, welche zum Betrieb des Parkraummanagements erhoben wird und nicht zum Unterhalt der einzelnen Parkplätze und sich daher kein Anspruch auf einen privaten Stellplatz daraus ergibt. Die Investition in den Anwohner*innenparkausweis zahlt sich für die Bürger*innen also im Zeitgewinn und geringerem Parkraumdruck aus und nicht im Anrecht auf einen „privaten“ Stellplatz. Zudem fehlt eine Begründung, warum nur der Erwerb eines PKWs dazu berechtigt, öffentlichen Raum gegen eine Gebühr für private Zwecke zu pachten.

Die Stuttgarter Debatte zum Thema Mobilität ist verbesserungswürdig

Gerade angesichts von Feinstaubalarm, Abgasskandal und Kartellvorwürfen scheint die Debatte um die Zukunft der Mobilität in Stuttgart dringender als je zuvor. Es ist allerdings wichtig, dass sie wieder in zivilisiertere Bahnen gelenkt wird, in welchen sich Opponenten*innen auf Augenhöhe und mit gegenseitigem Respekt begegnen, statt sich in der Anonymität des Netzes gegenseitig anzufeinden.

So ist es auch während des Experimentes kaum gelungen einen konstruktiven Diskurs zu führen, in welchem Befürworter*innen und Gegner*innen persönlich in Austausch traten. Dieser fand mit den bekannten Problemen in

sozialen Netzwerken statt und die angebotenen Formate schafften es, nur sehr wenige Gegner*innen zur Teilnahme zu motivieren. Auf den Parklets selbst wurde dagegen offenbar reger und informell über die relevanten Themen diskutiert und somit wurden Orte geschaffen, die dazu beitragen können den Diskurs zu den Menschen „nach Hause“ zu bringen. Hier sind Hemmschwellen zur Teilnahme geringer da die Veränderung direkt im eigenen Umfeld stattfindet. Durch die Parklets können somit auch Menschen erreicht werden, die sich nicht an Podiumsdiskussionen etc. beteiligen. Es scheint daher nötiger denn je, das im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 der LHS versprochene, nur vage skizzierte Mobilitätsforum mit Leben zu füllen und mit Elementen des Diskurses aber auch des Handelns und Experimentierens auszugestalten. Solche Experimente sollten daher auch in Zukunft möglich sein. Parklets bieten sich hierbei als mögliche Orte der Diskussion an, die dann im besten Fall mit moderierenden Maßnahmen begleitet werden.

Weiterführende Ideen und Offene Fragen

Stadtklimatische Wirksamkeit und ökologische Bedeutung von Straßenräumen

Gegenwärtige Planungstendenzen (Scherer 2016) gehen davon aus, dass die Bedeutung von großen zusammenhängenden Grünflächen in Städten begrenzt ist, da die dort produzierte Frischluft sich nur sehr begrenzt in die urbane Struktur ausbreitet. Vielversprechender scheinen daher Netze kleinteiliger Grünstrukturen. Zieht man einen möglichen Bedeutungswandel von Straßenräumen in Zukunft in Betracht, stellt sich

die Frage, wie diese für einen stadtklimatisch positiven Effekt ausgestaltet werden könnten. Hier bieten sich Untersuchungen mit luftreinigenden (z.B. Moose) und mikroklimatischen Elementen (z.B. Grünes Zimmer / grüne Kühlrippen) ausgestatteten Parklets oder ein Netz aus mehreren über den Stadtraum verteilten Parklets, die einen Biotopverbund bilden, an. In diesem Zusammenhang könnte auch die Bedeutung von grünen Straßen für die Artenwanderung innerhalb von Städten einen interessanten Untersuchungsgegenstand darstellen. Aus beiden Punkten lassen sich wichtige Erkenntnisse für eine zukünftige Straßenraumgestaltung generieren.

Welche Trägermodelle von Parklets sind möglich?

Bezüglich der Eigentumsfrage eines Parklets bieten sich folgende Modelle: Städtisches Parklet, bürgerliches Parklet, Parklet von lokalen Unternehmen als Allmenne, privatwirtschaftliches Parklet, Kita-Parklet, etc. Für jede dieser Formen sollten unterschiedliche Bedingungen ausgehandelt werden, die dem Fairnessprinzip entsprechen.

Parklets als städtische Infrastruktur der Mobilitätswende

Straßenräume sind oft gesäumt von den unterschiedlichsten Objekten der Stadtmöblierung, welche alle eine eigene Funktion und Legitimierung haben. Wir finden Mülleimer, Bushaltestellen, Parkautomaten, Ladesäulen, Sitzbänke oder Pflanzkästen. Sind Parklets nun einfach nur ein weiteres Objekt, welches das Bild unserer Städte noch vielfältiger und vielleicht auch unaufgeräumter werden lässt, oder lassen sie sich nicht auch gezielt dazu einsetzen diese Funktionen zu bündeln

und in eine gemeinsame Gestalt zu bringen, welche noch durch die Funktion des Erholungs- und Treffpunktes aufgewertet wird? Die anstehende Mobilitätswende verspricht uns dann auch noch zusätzliche Ladesäulen, aber auch mehr Car-Sharing. Verbindet man diese Konzepte mit dem der Parklets ergibt sich ein interessantes Modell, in welchem das Parklet die Ladeinfrastruktur aufnimmt und der Wegfall von Parkplätzen durch alternative Mobilitätsangebote kompensiert wird.

Impulse für die Stadtentwicklung

Welche alternativen Ökonomie- / Sozial- und Kulturmodelle können mit Parklets erprobt werden und welche Impulse für die Stadtentwicklung ergeben sich daraus? Hier scheint eine sozial- und kulturwissenschaftliche Betrachtung lohnenswert.

100 Neue Spielplätze für Stuttgart

Die Stadt Stuttgart könnte ein Programm für 100 neue (mobile) Kleinstspielplätze ins Leben rufen, die jeweils ein geparktes Auto ersetzen...

Beyond Parklets - Ideen für Stuttgart als Mobilitätsinnovator von Morgen

Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein

Parklets für Stuttgart zeigten das räumliche Potential des Straßenraums als Stadtraum auf. Die von geparkten Autos beanspruchte Fläche ist enorm und die private Nutzung dieser Flächen kaum zu rechtfertigen. Die vorangehend angesprochenen Ideen zur Verstärkung der Parklets, ob von städtischer Seite oder durch

bürgerschaftliches Engagement, sind als Beispiele dafür zu verstehen, wie mit diesem Potential umgegangen werden kann. Doch um dem Ziel einer lebenswerten Stadt und einer nachhaltigen Mobilitätskultur näher zu kommen, bedarf es selbstverständlich Lösungen, Strategien und neuer Allianzen, die über die Parklets hinausgehen. Wie einige davon aussehen könnten, sollen die folgenden weiterführenden Ideen veranschaulichen.

Um von der Dominanz des rollenden und stehenden motorisierten Privatverkehrs abzukommen ist es von Wichtigkeit ein alternatives Angebot zu schaffen. Das heißt zum Beispiel, den Ausbau breiter Straßen zu kompletten Straßen, die sowohl für motorisierten wie nicht motorisierten Privatverkehr, ÖPNV und Fußgänger*innen Platz bieten und Aufenthaltsqualität ermöglichen. Diese Transformation sollte Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung sein und durch Verwaltung und Politik aktiv vorangetrieben werden.

Das räumliche Potential kann ebenfalls punktuell ausgelotet werden, vornehmlich in Straßen in Wohnquartieren. Anstelle von reinem Längsparken sind zum Beispiel Querparkplätze denkbar, welche die Fahrspuren verschmälern. Das führt mitunter dazu, dass der Verkehrsfluss verlangsamt wird und somit die Verkehrssicherheit verbessert. Ein Parkplatz kann so auch als bewusst eingesetztes Gestaltungselement verwendet werden. Die so gewonnenen Flächen sollten gezielt aufgewertet werden. So können Einzelne Unterbrechungen in den Parkstreifen Raum für Begrünung bieten oder eben hier das Angebot für ein Parklet schaffen, bzw. einem kleinen nachbarschaftlichen Platz, der durch ein partizipatives Verfahren gestaltet werden könnte. Raum also für Sitzbänke, Brunnen, Tischtennis-

platten und vieles mehr.

Unmittelbar vor Kreuzungssituationen, wo das Parken ohnehin untersagt ist, ergeben sich Flächen die ebenfalls Gestaltungspotential besitzen. An der Tübinger Straße etwa, wurde eine solche Fläche bereits grafisch markiert um das Falschparken zu unterbinden. Nebst der verbesserten räumlichen Gestaltung, bieten sich diese Stellen weiter an, den Bürger*innensteig beidseitig zu verbreitern um somit ein Überqueren der Fußgänger*innen zu vereinfachen. Bei Fussgänger*innenüberwegen in sekundär befahrenen Straßen, also in Wohnquartieren kann auch darüber nachgedacht werden, ob Fußgänger*innen denn eine Straße überqueren, oder nicht doch der rollende Verkehr einen Fuß- oder Fahrradweg. Eine Anpassung der Straßenniveaus,

sorgt so für mehr Verkehrs- und Aufenthaltssicherheit und für barrierefreie Passierbarkeit. Bei solchen punktuellen Interventionen stehen sowohl die Stadtverwaltung und -politik als auch die Bürgerschaft in der Verantwortung zur weiteren Ausarbeitung.

Das bisher wahrscheinlich teuerste Parklet wurde durch die Audi AG der Stadt San Francisco gesponsert. Die Stadt München arbeitet seit einiger Zeit zusammen mit der BMW Group an neuen Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzepten. Diese Beispiele zeigen, dass auch die Wirtschaft sich engagiert für die Stadtentwicklung einsetzen kann. Auch die in Stuttgart ansässigen Unternehmen haben ein Interesse an einer lebenswerten Stadt für Ihre Mitarbeiter*innen und sollten sich daher aktiver einbringen. Für Car-To-Go werden bereits

Gratisparkplätze für Sharing-Autos geschaffen, doch es besteht durchaus Potential größeren Mehrwert aus Privat-Public-Partnerships zu schöpfen. Wie wäre es beispielsweise mit einem Fahrradweg den Stuttgarter Kessel hinauf für die E-Bikes von Bosch?

Dieser könnte zudem dank Kärcher zum saubersten Radweg Deutschlands werden.

Verschiedene Städte gehen diesen Weg bereits und können Stuttgart als Referenz dienen. Das Kreative und Innovative der Region ist enorm und Stuttgart seit jeher Stadt der Mobilitäts-Pionier*innen. Nach Abschluss des Parklet Projekts und den Aktivitäten und Erkenntnissen des RNMs ist ein Grundstein gelegt, einer nachhaltigen Mobilitätskultur den Weg zu ebnet.

Literatur:

Jonuschat, H., Knie, A., Ruhrort, L. (2016). *Zukunftsfenster in eine disruptive Mobilität*. Berlin: InnoZ.

Planersocietät für LHS Stuttgart (Hrsg.) (2017). *Fußverkehrskonzept - Endbericht*. Dortmund/Karlsruhe: Planersocietät.

Magistrat der Stadt Wien (2015). *Belebte Freiräume - Öffentlicher Parkraum und alternative Nutzungen*. Wien: Magistrat der Stadt Wien.

San Francisco (2015). *San Francisco - Parklet Manual (2. Aufl.)*. San Francisco: City of San Francisco & Pavements to parks

Scherer, D. (2016). "Vielfalt auf engem Raum". *Deutsches Architektenblatt* 09/16, S. 26-28.

TURAS (2014). "Grünes Zimmer" in Ludwigsburg. *Stadt Ludwigsburg*. <https://www.ludwigsburg.de/Lde/10001013.html>. (Zugegriffen: 09.08.2017)

Gehl, J. (Datum unbekannt): <https://www.foresightproject.net/de/urbanisierung/12180.htm> (Zugegriffen: 15.11.2017)

Vom Handeln zum Wissen
– und wieder zurück

Fazit und Zusammenfassung

Antje Stokman

Das Konzept und die Idee von „Parklets“, also punktuellen Rückeroberungen des durch abgestellte Fahrzeuge blockierten Straßenraums als öffentlichen Raum für andere Nutzungen, ist nicht neu. Entsprechende Initiativen gibt es in vielen Städten weltweit. Auch in Stuttgart wurde im Rahmen des jährlichen „International Parking Days“ seit mehreren Jahren mit solchen „Parklets“ experimentiert. Was machte das Parklet- Realexperiment im Rahmen unseres „Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur“ also so besonders – und zu einem ganz besonderen Aushängeschild unseres Forschungsprojektes, im Sinne eines wegweisenden Beispiels einer nachhaltigen Transformation der Stadtgesellschaft durch den Ansatz der transformativen, künstlerisch-wissenschaftlichen Forschung?

1. Die Parklets treffen den Nerv der Stadtgesellschaft.

Es war kaum zu glauben, aber wahr: Durch die Umgestaltung und Umnutzung von nur 18 Parkplätzen in ganz Stuttgart, über einen Zeitraum von lediglich drei Monaten im Sommer 2016, wurde eine gesamtgesellschaftliche Debatte in Stuttgart ausgelöst. Diese fand sowohl in den Medien wie auch in den politischen Gremien der Stadt einen wesentlichen Widerhall, bis hin zu ganzseitigen Artikeln in der BILD-Zeitung mit dem Titel

„Diese Kunst killt Parkplätze“. Wie konnte es soweit kommen?

Das von den Initiator*innen als „urbane Akkupunktur“ konzipierte Parklet-Realexperiment traf tatsächlich einen gesamtgesellschaftlich höchst relevanten und extrem kontroversen Punkt, der direkt an die täglich erlebten, persönlichen Erfahrungswelten jede*r Stuttgarter*in anknüpfte: Ein großer Teil der Stuttgarter Bevölkerung erlebt tagtäglich die nervenzehrende Konkurrenzsituation mit anderen Autobesitzer*innen bei der Parkplatzsuche, bei großer Parkraumknappheit in den dicht bebauten Stadtteilen und gleichzeitig immer größeren PKWs. Auf diese Bevölkerungsgruppe wirken die als sichtbare Nutzungskonkurrenz gestalteten Parklets wie ein rotes Tuch und Katalysator ihrer tief sitzenden Wut - sie stehen ihrem gefühlten „Recht auf öffentlichen Parkraum“ diametral entgegen.

Ein geringerer, aber wachsender Teil der Stuttgarter Bevölkerung verzichtet bewusst auf den privaten PKW-Besitz, bzw. dessen tägliche Nutzung und ist zu Fuß, mit dem Fahrrad bzw. multimodal mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs. Diese Bevölkerungsgruppe ärgert sich über die Autofahrer*innen und durch sie in Beschlag genommenen Stadträume, in denen der ruhende und fahrende Verkehr die körperlichen und sozialen Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums stark einschränken und dem gefühlten „Recht auf öffentlichen Bewegungs- und Begegnungsraum“ entgegenstehen. Beide Gruppen stehen sich in ihren Ansichten unvereinbar gegenüber. Die Parklets wirken als „Stein des Anstoßes“ und bringen die öffentliche, kontrovers und emotional geführte Debatte darüber, wem der öffentliche Raum gehört und zu welchem Zweck er genutzt werden soll, ins Rollen.

2. Die Parklets sind „andere Orte“ und gesellschaftliche Heterotopien.

Der Philosoph Michel Foucault prägte den Begriff der „Heterotopie“ für besondere Räume und Orte, die gesellschaftliche Verhältnisse in besonderer Weise reflektieren, indem sie vorgegebene Sichtweisen und Normen negieren oder umkehren bzw. nach eigenen Regeln funktionieren: Heterotopien sind

„wirkliche Orte, wirksame Orte, die in die Einrichtung der Gesellschaft hineingezeichnet sind, sozusagen Gegenplatzierungen oder Widerlager, tatsächlich realisierte Utopien, in denen die wirklichen Plätze innerhalb der Kultur gleichzeitig repräsentiert, bestritten und gewendet sind, gewissermaßen Orte außerhalb aller Orte, wiewohl sie tatsächlich geortet werden können“ (Foucault 2005).

Durch das Zusammenwirken zwischen Studierenden als Entwerfer*innen und Erbauer*innen, Anwohnern*innen als Initiator*innen, Pat*innen und Organisator*innen, die Stadtverwaltung als Ermöglichungs- und Kontrollinstanz, Wissenschaftler*innen als Beförderer*innen, Beobachter*innen und Vermittler*innen, Nachbarn*innen und Besucher*innen als Nutzer*innen und Kritiker*innen entstanden durch die Parklets Orte, an denen von den herrschenden Normen der Nutzung des öffentlichen Raums abweichendes Verhalten erprobt, lokalisiert und diskutiert werden konnte. Dafür war die auf einen Zeitraum von drei Monaten im Sommer 2016 ausgelegte Dauer des Realexperiments extrem wichtig. Drei Monate waren lang genug, um der Entfaltung von Praktiken der Aneignung, des Diskurses und der Entwicklung von Routinen einen ausreichenden Zeitraum zuzugestehen. Und gleichzeitig kurz genug, um

die Faszination der zeitlichen Begrenzung und bevorstehenden Auflösung im Sinne eines „Ausnahmestands auf Zeit“, wie man es von Festen oder Jahrmärkten kennt, zu nutzen. Ein eintägiges Experiment, wie im Rahmen des Parking Days, wäre für die angestrebte Wirkung als „anderer Ort“ zu kurz gewesen. Ein längerer Zeitraum des Experiments wäre genehmigungsrechtlich und organisatorisch schwierig gewesen. Durch ihre besondere Erscheinungsform als ephemeres Phänomen, als realer und für jedermann erlebbarer, öffentlich zugänglicher und vielen als utopisch bzw. fremd erscheinender Ort im gewohnten Stadtbild, boten die Parklets die Möglichkeit zur Reflexion und Problematisierung gegebener Normen und zum Widerspruch. Kritiker*innen beschimpften die Parklets öffentlich als „*weltfremden Studentenschwachsinn*“ bzw. „*Bretterbuden, die das Stadtbild verschandeln*“, viele forderten den Abbau durch die Stadt bzw. Polizei, einzelne riefen sogar in sozialen Netzwerken zu Straftaten auf („Parklets abfackeln“), andere wiederum deuteten die Parklets als Vorboten eines umfassenden gesellschaftlichen Wandels („*Nach den Parklets die Fahrradfahrer. Die Autostadt wackelt*“). Interessant war zu beobachten, wie die Parklets in jeweils unterschiedlicher Weise zum Projektions- und Experimentierraum für ganz unterschiedliche Formen aktueller gesellschaftlicher Bedürfnisse durch verschiedene Akteure*innen wurden: Sie waren zugleich Lastenradhaltestelle, Urban Gardening Plattform, öffentliches Wohnzimmer, Kino, Tanzsalon, Konzertsaal, Tauschbörse, Bosch-Werbeträger für Elektromobilität, Dating-Plattform,... Dadurch standen die Parklets als winzige Mikrokosmen symbolhaft für die sich wandelnden gesellschaftlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum der Stadt

und dienten als Bühne und Aus Handlungsraum der Stuttgarter Stadtgesellschaft.

3. Die Parklets stehen für bürgerschaftliches Engagement und machbare Alltagsutopien.

Das Realexperiment der Parklets war auf konkrete, umsetzbare Veränderungen im eigenen Leben, in der eigenen Nachbarschaft, in der Kooperation zwischen Wissenschaftler*innen und Studierenden mit den Menschen vor Ort ausgerichtet – und sollte gleichzeitig Impulse geben für gesamtgesellschaftliche Debatten und Veränderungen im größeren Maßstab. Dabei kam den Studierenden und den lokalen Pat*innen bzw. Nachbarschaften eine besondere Bedeutung zu: Der Prozess des kollaborativen Entwerfens, des Aufbaus, der Nutzung, des Reparierens, der Unterhaltung, der Auseinandersetzung mit den oben beschriebenen Debatten, des Abbaus und der kritischen Reflektion des Prozesses ermöglichte aufgrund der überschaubaren Größe, Dauer und Komplexität des Realexperiments das Erleben der Wirkmächtigkeit im Rahmen des eigenen Machbarkeitshorizonts. Die Menschen vor Ort bekamen die Gelegenheit, vermeintliche Utopien bzw. Ideen in der Realität zu testen und das kollaborative Realexperiment als temporäre Erweiterung der eigenen Möglichkeitsräume zu begreifen. So war einer der wesentlichen Anstöße zur Durchführung des Realexperiments eine persönliche Erfahrung der beiden Initiator*innen Basil S. Helfenstein und Kristin Lazarova, die ein Jahr zuvor ein persönliches Experiment zur Erweiterung ihres Möglichkeitsraums durchführten: eine private Geburtstagsfeier auf einem spontan gebauten Parklet im Stra-

ßenraum, das jedoch innerhalb von kürzester Zeit von der Polizei geräumt wurde, womit die Party dann zu Ende war. Während des dreimonatigen Zeitraums des Realexperiments bildeten sich nicht bei allen, aber bei einigen Parklets neue Gemeinschaften von Nachbar*innen und Besucher*innen, die sich zuvor nicht kannten. Diese spürten plötzlich, was ein gemeinschaftliches Engagement bewirken kann und bekamen dadurch den Mut und die Bereitschaft zu schrittweisen, langfristigeren und größer gedachten Veränderungen. Beispielhaft dafür steht das Parklet „Casa Schützenplatz“, für dessen Erhalt und Weiterentwicklung nach Ablauf des Zeitraums des Realexperiments sich eine Gruppe von Nachbar*innen so vehement einsetzte, dass es ihnen gelang die politische Zustimmung des Bezirksbeirats für eine temporäre Verlängerung in 2016 und eine Neuerrichtung plus Erweiterung des Parklets im Jahr 2017 zu erhalten. Rund um das Parklet bildete sich der neue Verein „Casa Schützenplatz“. Dieser ist nicht nur der Träger des Parklets, des damit verbundenen Urban Gardening Projekts und eines umfangreichen Veranstaltungsprogramms (von Konzerten, Bastelaktionen, Tanzevents und Tauschplattformen), sondern betreibt auch einen neu gegründeten Nachbarschaftstreffpunkt in einem zuvor leerstehenden Ladenlokal (der durch die Nachbar*innen zu diesem Zweck gekauft wurde). Im Jahr 2017 wurde das Engagement des durch das Parklet entstandenen Vereins mit dem „Nachbar-Oskar“ des Bundesnetzwerks Nachbarschaft ausgezeichnet. Die Jury urteilte: „Das Modellprojekt zeigt, wie aus Parkplätzen wertvoller Begegnungsraum entstehen kann. Eine vorbildliche Belebung und Bereicherung der Nachbarschaft.“

4. Die Parklets befördern neue Kulturen der Kooperation, des Selbstverständnisses und eine sich verändernde Planungspraxis.

Das Realexperiment der Parklets agierte an der Schnittstelle zwischen experimenteller Forschung und Lehre im Fachbereich Architektur und Stadtplanung der Universität Stuttgart, dem politischen und gesellschaftlichen Aktivismus von Bürger*innen, Studierenden und Forscher*innen und aktuellen Strategien der offiziellen Stadtentwicklungsplanung. Im Rahmen der Durchführung des Realexperiments entstanden neue Arbeitsfelder und Formen des Selbstverständnisses diverser Akteur*innen der Stadtgesellschaft abseits klassischer Rollenbilder und -zuschreibungen: Lehrende und Studierende wurden zu Aktivist*innen, Bürger*innen zu Selbstbau-Architekt*innen und Veranstalter*innen von Aktionen im öffentlichen Raum, Vertreter*innen des Ordnungsamtes wurden zu Ermöglicher*innen und Beförderer*innen neuer Nutzungsideen und -formen, alle gemeinsam wurden zu Mitforschenden in

einem vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst geförderten Forschungsprojekt. Die Parklets testeten die vermeintliche Utopie einer gemeinschaftlichen Nutzung des durch parkende Fahrzeuge blockierten öffentlichen Raums durch die Stadtbewohner*innen durch gemeinschaftlich entworfene und durchgeführte Realversuche. Die daraus resultierenden Erkenntnisse wurden auf der Basis von Beobachtungen, Befragungen und Diskursanalysen wissenschaftlich ausgewertet. Spielregeln, Finanzierungsmöglichkeiten und eine Schritt-für-Schritt-Anleitung mit konkreten Hinweisen zur Konzeption und Beantragung sowie Kontaktadressen und Ansprechpartnern*innen wurden durch das auf der Projektwebseite veröffentlichte Dokument „How to Parklet“ (Team Parklet 2017) zugänglich gemacht, um zukünftige Parklet-Initiativen in Stuttgart und anderswo zu unterstützen. Die im Rahmen des Parklet-Realexperiments gesammelten Erfahrungen stellen im Rahmen des von Hilke Berger als „Handlung statt Verhandlung“ (Berger 2017) beschriebene Ansatzes die Möglichkeit dar, künstlerisch-wissenschaftlich ini-

tierte, kollaborative und bürgerschaftliche Prozesse auch für die offizielle Stadtplanung nutzbar zu machen und diese auf größere strategische und räumliche Zusammenhänge zu projizieren. So wurde durch die Stuttgarter Politik ein neuer Rechtsrahmen geschaffen, um auch in Zukunft die Errichtung von Parklets in den Innenstadtbezirken nach festgesetzten Kriterien zu erlauben und weitere Erfahrungen mit der Belebung des öffentlichen Raums zu machen. Außerdem wurde ein entsprechendes Aktionsprogramm zur Schaffung der sogenannten „Stuttgarter Rechtecke“ im Entwurf des Fußgängerkonzepts der Stadt Stuttgart verankert. In diesem Sinne steht das Realexperiment der Parklets beispielhaft für die maßgebliche Beeinflussung des Diskurses zum Verhältnis zwischen Mobilität und der Nutzung des öffentlichen Raums, für die Infragestellung und Veränderung bestehender Sichtweisen und Handlungsmuster sowie für die Veränderung des gesellschaftlichen Miteinanders in der wichtigen Frage, wie wir uns bewegen und welche Rolle dabei die Gestaltung des Stadtraums spielt.

Literatur:

Berger, H. M. (2017). *Handlung statt Verhandlung. Kunst als gemeinsame Stadtgestaltung*. Berlin: Jovis Verlag.

Foucault, M. (2013). *Die Heterotopien/Der utopische Körper. Zwei Radiovorträge, zweisprachige Ausgabe, übersetzt von Michael Bischoff. Mit einem Nachwort von Daniel Defert (3. Aufl.)*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

Team Parklet (2017). *How to Parklet. Eine Anleitung wie Du Stuttgart mit einem Parklet bereichern kannst*. Stuttgart: Eigenverlag. http://parklet-stuttgart.de/wp-content/uploads/2017/08/ParkletsFuerStuttgart_HowToParklet1.pdf (Zugegriffen: 4.12.2017)



Parklets
von der Fläche zum Raum

Danksagung

Dass wir das Realexperiment "Parklets für Stuttgart" durchführen konnten, war nur durch die tatkräftige Unterstützung zahlreicher Personen und Institutionen möglich, denen wir an dieser Stelle recht herzlich danken möchten.

Zuerst sind hier die Studierenden zu nennen, welche die Parklets mit großer Energie entwarfen, umsetzten und evaluierten. Ihre Arbeit und ihr Engagement war maßgebend für das Gelingen des Projektes:

Giulia Tucci, Hend Elhofy, Bonny Wen, Hencong Li, Rhabanus Kaehler, Simon Grothkopp, Fin Oldach, Felix Haussmann, Jasmin Steinmetz, Jesus Maeza, Nikos Sousanis.

Nicht minder wertvoll war der Beitrag der Pat*innen und ihrer Teams, welche die Parklets über den Projektzeitraum betreuten. Sie setzten sich in einem schwierigen Kontext für eine Weiterentwicklung der Stadt Stuttgart ein und waren mit Mut und Neugier bereit sich auf das Experiment einzulassen:

Andreas Bachmann, Kauf dich Glücklich, Bäckerei H&F, Gerberviertelverein, Galao, Das Lehen, Yoga Vidya, Plattsalat, Silberfaden und Friseur Haargut, Kahma Café, Lumen.

Ein ganz besonderer Dank geht auch an die Vertreter*innen der Stadtverwaltung Stuttgart, die dem Projekt mit Rat und Tat zur Seite standen, uns viele Steine aus dem Weg räumten und oft erste Anlaufstelle für Kritiker*innen waren: Susanne Scherz, Uwe Czier, Gisa Gaietto, Andrea Kolbe, Patrick Daude, Wolfgang Förderer, Stephan Oehler.

Den Initiator*innen von Parking Day Stuttgart danken wir für ihre

wertvollen Beiträge im Projekt und ihren permanenten Einsatz für mehr Lebensqualität in Stuttgart: Hanka Griebenow, Sven Glatz.

Für die Unterstützung in der Lehre danken wir Prof. Dr. Astrid Ley, Vertr. Prof. Josephine Fokdal, Dr. Wei Jiang, Vertr. Prof. Thorsten Erl, Aaron Schirrmann, Hanna Noller, Sebastian Klawitter, Hannes Rockenbauch.

Den noch nicht genannten Beteiligten des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur, welches das Projekt förderte und wissenschaftlich begleitete.

An Erika Mai und Juliane Windbiel geht der Dank für die Entwicklung von Logo und Corporate Identity.

Danke Konrad Zerbe, für die wunderbaren Fotos der einzelnen Parklets.

Abgesehen von den vorgenannten hat das Projekt noch durch viele weitere Personen und Institutionen Unterstützung gefunden. Die einzelnen Studierenden erhielten beispielsweise Hilfe von Freund*innen und Anwohnenden, Politiker*innen machten sich für das Projekt stark, Unternehmen sponserten die Verpflegung für Events oder druckten Schilder zur Erklärung der einzelnen Parklets.

Auch Carrol Torres, Maria Flendt, Mathias Vincon, Reinhard Möhrle, Felix Boelcskei, Thomas Becker, Martin Langlinderer, Laurens Rinke, Susann Tonne, Juliane Hehr, Karin Beck, Konrad Walter, Johann Polzer, Lukas Rehorik, Fabrizio Zullo, Andreas Kulla, Wille Gögelmann, Juan Alvarado, Kultur Insel GmbH, Mariana Lugo, Anas Muhammed, Tamer

Aly, Namariq, Gilbert, Trinidad, Luis, Sophie, Siri, Bora, Rita, Gerd, Betina, Anja, Lukas, Frank, Renate, Simon Bollongino, Dennis Köhler, Maira Rüffer, Florian Häusler, Anton Philipp, Jannis Dornheim, Sebastian Schreck, Lotta Ewert, Margarethe Gick, DerKarton.net, Rewe, Hannes Wolf, Kathrin Wesely, Peter Bürkle, Marcus Knust (DJ Harry Kanten), Florian Bühler, Karin Haller, Cem Özdemir, Konrad Walter, Muhterem Aras, Marina Silverii, Philipp Wölki, Andreas Kulla, Die Stadtisten, Michael Preisack, Wulle hilft, Café Faust, Optiplan... und all den Vergessenen gilt daher unser herzlichster Dank.

Abbildungsnachweis

Abb. 1: S.9	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 54: S.80	<i>Konrad Zerbe</i>	Abb. 108: S.127	<i>Fin Oldach</i>
Abb. 2: S.9	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i>	Abb. 55: S.81	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 109: S.127	<i>Konrad Zerbe</i>
Abb. 3: S.10	<i>Untermehmensarchiv der Robert Bosch GmbH</i>	Abb. 56: S.83	<i>Oben: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i> <i>Unten: Konrad Zerbe</i>	Abb. 110: S.128	<i>Fin Oldach</i>
Abb. 4: S.15	<i>Parklets für Stuttgart.</i>	Abb. 57: S.85	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 111: S.129	<i>Fin Oldach</i>
Abb. 5: S.17	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Eric Puttrowait</i>	Abb. 58: S.86	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 112: S.130	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Marius Gantert</i>
Abb. 6: S.19	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 59: S.86	<i>Parklets für Stuttgart: Philipp Wölki</i>	Abb. 113: S.131	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Abb. 7: S.24	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 60: S.87	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 114: S.133	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Abb. 8: S.24	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i>	Abb. 61: S.89	<i>Oben: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i> <i>Unten: Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 115: S.135	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>
Abb. 9: S.25	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 62: S.91	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 116: S.136	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>
Abb. 10: S.26	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i>	Abb. 63: S.92	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 117: S.136	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Abb. 11: S.27	<i>Konrad Zerbe</i>	Abb. 64: S.92	<i>Casa Schützenplatz e.V.</i>	Abb. 118: S.137	<i>Parking Day</i>
Abb. 12: S.27	<i>Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur</i>	Abb. 65: S.93	<i>Konrad Zerbe</i>	Abb. 119: S.137	<i>Konrad Zerbe</i>
Abb. 13: S.37	<i>Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Eric Puttrowait</i>	Abb. 66: S.93	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 120: S.137	<i>Parking Day</i>
Abb. 14: S.37	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i>	Abb. 67: S.94	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 121: S.138	<i>Konrad Zerbe</i>
Abb. 15: S.38	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 68: S.95	<i>Konrad Zerbe</i>	Abb. 122: S.138	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Abb. 16: S.39	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i>	Abb. 69: S.95	<i>Rechts oben: Parklets für Stuttgart</i> <i>Rechts unten: Casa Schützenplatz e.V.</i> <i>Links: Casa Schützenplatz e.V.</i>	Abb. 123: S.139	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Abb. 17: S.40	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 70: S.96	<i>Casa Schützenplatz e.V.</i>	Abb. 124: S.140	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Abb. 18: S.41	<i>Casa Schützenplatz e.V.</i>	Abb. 71: S.97	<i>Casa Schützenplatz e.V.</i>	Abb. 125: S.140	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Abb. 19: S.41	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 72: S.97	<i>Casa Schützenplatz e.V.</i>	Abb. 126: S.141	<i>O: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i> <i>U: Konrad Zerbe</i>
Abb. 20: S.53	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 73: S.97	<i>Casa Schützenplatz e.V.</i>	Abb. 127: S.146	<i>Martin Zentner</i>
Abb. 21: S.54	<i>Oben: Parking Day</i> <i>Unten: Konrad Zerbe</i>	Abb. 74: S.99	<i>Oben: Parklets für Stuttgart, Unten: Konrad Zerbe</i>	Abb. 128: S.146	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Abb. 22: S.55	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 75: S.101	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 129: S.148	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Abb. 23: S.55	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 76: S.102	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 130: S.157	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 24: S.56	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 77: S.102	<i>Rhabanus Kaeher</i>	Abb. 131: S.158	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 25: S.57	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 78: S.103	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 132: S.159	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 26: S.57	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i>	Abb. 79: S.103	<i>Parking Day</i>	Abb. 133: S.160	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 27: S.58	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 80: S.104	<i>Links Oben: Konrad Zerbe</i> <i>Links Unten: Parklets für Stuttgart</i> <i>Rechts: Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 134: S.161	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 28: S.59	<i>Oben: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i> <i>Unten: Konrad Zerbe</i>	Abb. 81: S.105	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 135: S.162	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 29: S.61	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 82: S.107	<i>Rhabanus Kaeher</i>	Abb. 136: S.162	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 30: S.62	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 83: S.109	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 137: S.163	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 31: S.62	<i>Simon Grothkopp</i>	Abb. 84: S.110	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 138: S.164	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 32: S.63	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 85: S.111	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 139: S.164	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 33: S.64	<i>Oben: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Marius Gantert</i> <i>Mitte: Simon Grothkopp</i> <i>Unten: Simon Grothkopp</i>	Abb. 86: S.111	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 140: S.166	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 34: S.65	<i>Oben Links: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i> <i>Oben Rechts: Parklets für Stuttgart</i> <i>Unten Links: Parking Day</i> <i>Unten Rechts: Konrad Zerbe</i>	Abb. 87: S.112	<i>Konrad Zerbe</i>	Abb. 141: S.166	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 35: S.66	<i>Simon Grothkopp</i>	Abb. 88: S.112	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 142: S.167	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 36: S.66	<i>Anwohner*in</i>	Abb. 89: S.113	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 143: S.168	<i>Sophia Alcántara, Bianca Lierandi</i>
Abb. 37: S.67	<i>Simon Grothkopp</i>	Abb. 90: S.115	<i>Oben: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i> <i>Unten: Parklets für Stuttgart</i>		
Abb. 38: S.69	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 91: S.117	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>		
Abb. 39: S.70	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 92: S.118	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>		
Abb. 40: S.70	<i>Parking Day</i>	Abb. 93: S.119	<i>Giulia Tucci</i>		
Abb. 41: S.70	<i>Parking Day</i>	Abb. 94: S.119	<i>Giullia Tucci</i>		
Abb. 42: S.71	<i>Links: Parklets für Stuttgart</i> <i>Rechts oben: Parking Day</i> <i>Rechts unten: Parking Day</i>	Abb. 95: S.119	<i>Konrad Zerbe</i>		
Abb. 43: S.72	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 96: S.120	<i>Giullia Tucci</i>		
Abb. 44: S.72	<i>Parking Day</i>	Abb. 97: S.120	<i>Konrad Zerbe</i>		
Abb. 45: S.72	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 98: S.120	<i>Parklets für Stuttgart: Carol Torres</i>		
Abb. 46: S.73	<i>Links: Konrad Zerbe, Rechts: Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 99: S.121	<i>Parklets für Stuttgart</i>		
Abb. 47: S.74	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 100: S.123	<i>Oben: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i> <i>Unten: Konrad Zerbe</i>		
Abb. 48: S.75	<i>Jasmin Steinmetz</i>	Abb. 101: S.125	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>		
Abb. 49: S.77	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 102: S.126	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>		
Abb. 50: S.78	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur:</i> <i>Jonas Mattes</i>	Abb. 103: S.126	<i>Konrad Zerbe</i>		
Abb. 51: S.78	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 104: S.127	<i>Konrad Zerbe</i>		
Abb. 52: S.79	<i>Parklets für Stuttgart</i>	Abb. 105: S.127	<i>Parklets für Stuttgart</i>		
Abb. 53: S.80	<i>Konrad Zerbe</i>	Abb. 106: S.127	<i>Fin Oldach</i>		
		Abb. 107: S.127	<i>Fin Oldach</i>		

Titelbilder

Kapitel 2	S. 8	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Kapitel 3	S. 12	<i>Konrad Zerbe</i>
Kapitel 4	S. 22	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Kapitel 5	S. 32	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Kapitel 6	S. 50	<i>Parklets für Stuttgart</i>
„Naturlandschaft“		<i>Konrad Zerbe</i>
„Parksalat“		<i>Konrad Zerbe</i>
„Kleiner Steingarten“		<i>Konrad Zerbe</i>
„Z“		<i>Konrad Zerbe</i>
„Some Comfort“		<i>Konrad Zerbe</i>
„Casa Schützenplatz“		<i>Konrad Zerbe</i>
„From Parking Space to Public Stage“		<i>Konrad Zerbe</i>
„Waow!“		<i>Konrad Zerbe</i>
„Thinking Colors“		<i>Konrad Zerbe</i>
„Die Sitzkiste“		<i>Konrad Zerbe</i>
„Der urbane Garten“		<i>Konrad Zerbe</i>
Kapitel 7	S. 144	<i>Konrad Zerbe</i>
Kapitel 8	S. 150	<i>Parklets für Stuttgart</i>
Kapitel 9	S. 172	<i>Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur</i>
„Bunte Bilder“		
S. 6		<i>Konrad Zerbe</i>
S. 43		<i>Konrad Zerbe</i>
S. 143		<i>Parklets für Stuttgart</i>
S. 153		<i>Konrad Zerbe</i>
S. 194		<i>Konrad Zerbe</i>
S. 197		<i>Konrad Zerbe</i>



Autoren

Parklets für Stuttgart

Basil Salomon Helfenstein, B. Sc. geboren 1989 in Basel, Schweiz, studierte Architektur und Stadtplanung an der Universität Stuttgart, der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Stuttgart und der Staatlichen Universität São Paulo, Brasilien. In seiner Bachelorarbeit beschäftigte er mit Repräsentation politischer Systeme in der Architektur. Als vielseitig interessierter angehender Architekt arbeitete er in Architektur- und Stadtplanungsbüros in St.Gallen, Stuttgart, Zürich und São Paulo. In Brasilien lernte er die Parklets kennen und initiierte mit zwei guten Freunden an seiner Geburtstagsfeier das Projekt Parklets für Stuttgart.

Kristin Lazarova, B. Sc. geboren 1992 in Sofia, Bulgarien, studierte Architektur und Stadtplanung an der Universität Stuttgart, sowie an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste Stuttgart. In ihrer Bachelor Arbeit beschäftigte sie sich mit der Mobilität in der Stuttgarter Innenstadt. In ihrer noch jungen Laufbahn als angehende Urbanistin arbeitete Sie in Architektur- und Stadtplanungsbüros in Stuttgart, Paris und Zürich. Als Co-Initiatorin des Realexperiments Parklets für Stuttgart engagierte sie sich von Beginn weg für das Projekt. Ihre theoretischen Ausarbeitungen waren maßgebend für das studentische Entwurfsprojekt als auch für den Abschlussbericht verantwortlich.

Philipp Peter Wölki, M. Sc. geboren 1987 in Filderstadt, absolvierte eine Lehre zum Schreiner in Oberbayern und schloss sein Studium der Architektur und Stadtplanung in diesem Jahr mit dem Mastertitel an der Universität Stuttgart ab. Als Abschlussarbeit entwarf er eine große Stadterweiterung auf dem City-Ring in Stuttgart und führte damit seine Arbeit für eine lebenswerte Stadt der Zukunft fort, welche er als Mitbegründer der Initiative ‚Parklets für Stuttgart‘ begonnen hatte. Nach Auslandsaufenthalten in Griechenland und Spanien, arbeitet er heute als AiP in einem erfolgreichen Architekturbüro in Stuttgart.

Wissenschaftler*innen Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur

Sophia Alcántara M.A. ist seit Oktober 2011 wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der gemeinnützigen DIALOGIK GmbH (seit 2015 Bereichsleiterin für Partizipation und Transformation) und seit 2012 bei ZIRIUS (Zentrum für interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung der Universität Stuttgart). Im Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur hat sie sich u.a. mit der Konzeption und Umsetzung von Beteiligungsformaten und der Medienanalyse zu den Parklets beschäftigt. Bei DIALOGIK ist sie u.a. für das Realexperiment „Mobilitätsschule - nachhaltig mobil“ verantwortlich. Zudem promoviert sie im Rahmen der Nachwuchsforschungsgruppe DYNAMO (Mobilitäts-Energie Dynamiken) zum Thema „Gesellschaftliche Wahrnehmung und Konstitution von urbanen Räumen im Kontext der Verkehrswende“.

Dipl.-Ing. **Raphael Dietz** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des Städtebau Instituts – Lehrstuhl Internationaler Städtebau der Universität Stuttgart. Er koordiniert die Realexperimente des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur und forscht zur Urbanisierung der Energiewende im Rahmen des Forschungsprojektes WECHSEL. Zudem ist er bei ‚asp‘ Architekten Stuttgart tätig.

Co-Autoren

Dipl.Ing. Architektur, MRes Interdisciplinary Urban Design **Marius Gantert** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter des Instituts für Landschaftsplanung und Ökologie der Universität Stuttgart und ist dort als Projektkoordinator für das transdisziplinäre Forschungsprojekt Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur tätig. Zudem ist er Gründungsmitglied und aktiver Partner eines Büros für Architektur und Städtebau in Berlin und Hamburg (www.teleinternetcafe.de).

Dipl.-Ing. (FH) **Hanka Griebenow**, studierte nach einer Handwerkslehre Architektur an der Hochschule für Technik in Stuttgart und als Stipendiatin an der École nationale supérieure d'architecture et de paysage in Bordeaux. Zusammen mit Freunden brachte sie 2012 den internationalen Park(ing) Day nach Stuttgart und feiert diesen seitdem jährlich. Die Zusammenarbeit mit dem Reallabor begann 2014. 2015 entstand der Kontakt zu dem Team der Parklets, das sie zusammen mit Sven Glatz unterstützte.

Rainer Kuhn M.A. ist seit 2010 wissenschaftlicher Mitarbeiter bei ZIRIUS und der gemeinnützigen Gesellschaft für Kommunikations- und Kooperationsforschung mbH DIALOGIK. Neben diesen Tätigkeiten arbeitet er an seiner Dissertation zur Methode des Gruppendelphis als konsensbildendes Diskursverfahren. Seine Forschungsschwerpunkte liegen auf Themen der Partizipation, Inklusion und konsensbildenden Verfahren. Im Rahmen des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur koordiniert er die zusätzliche Förderung des Umweltbundesamtes.

Bianca Llerandi M.A. wertete im Rahmen ihrer Masterarbeit das Realexperiment Bürger-Riksha für das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur wissenschaftlich aus und war als wissenschaftliche Hilfskraft beim Zentrum für Interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung (ZIRIUS) an der Medienanalyse des Realexperiments Parklets für Stuttgart involviert. Derzeit arbeitet sie im Bereich Nachhaltigkeits-Transformationen als freie Mitarbeiterin für den think tank adelphi.

Eric Puttrowait M.Sc. (geboren 1988 in Leipzig) ist für das Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur am Städtebau-Institut und am Institut für Landschaftsplanung und Ökologie der Universität Stuttgart angestellt. Er studierte Integriertes Design in Dessau und Bangkok, Thailand sowie den internationalen Master „Integrated Urbanism and Sustainable Design“ an der Universität Stuttgart und der Ain Shams Universität Kairo mit einer Abschlussarbeit zum Potenzial des Fahrrades als nachhaltiges Verkehrsmittel in Kairo. Weitere längere Auslandsaufenthalte waren in Australien, Paris und Guatemala.

Prof.Dipl.-Ing. **Antje Stokman** ist Landschaftsarchitektin und Professorin für Architektur und Landschaft an der HafenCity Universität Hamburg. Sie initiierte und leitete das „Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“ an der Universität Stuttgart von 2015-2018. Ihr Studium der Landschaftsarchitektur absolvierte sie an der Leibniz Universität Hannover und am Edinburgh College of Art, war nach mehrjähriger Berufspraxis als Landschaftsarchitektin Juniorprofessorin an der Leibniz Universität Hannover (2005-10) und Professorin sowie Leiterin des Instituts für Landschaftsplanung und Ökologie an der Universität Stuttgart (2010-17). Gemeinsam mit internationalen und interdisziplinären Projektpartnern entwickelt sie Forschungs- und Lehrprojekte an den Schnittstellen zwischen Landschaftsarchitektur, Ökologie, Umwelttechnik, Architektur und Stadtplanung mit dem Ziel, ökologische, infrastrukturelle, soziale und ästhetische Anforderungen bei der Gestaltung von Lebenswelten zu integrieren. 2009 wurde sie für ihre Arbeiten mit dem Wissenschaftspreis des Landes Niedersachsen ausgezeichnet, 2010 erhielt sie den internationalen Topos Landscape Award. Ihre Projekte wurden im Rahmen von internationalen Ausstellungen (Internationale Architekturbiennale São Paulo 2009, Architekturbiennale Rotterdam 2014, Pinakothek der Moderne, München 2017) gezeigt. Sie ist Mitglied im Netzwerk Studio Urbane Landschaften sowie im Bund Deutscher Landschaftsarchitekten.

Dipl.-Ing. **Susanne Scherz** leitet die Abteilung Straßenverkehr beim Amt für öffentliche Ordnung der Landeshauptstadt Stuttgart. In ihren Zuständigkeitsbereich fällt u.a. der Bereich ‚Verkehrsmanagement und Verkehrsregelungen‘, der für die Genehmigung temporärer Nutzungen gemäß Straßenrecht / Straßenverkehrsordnung verantwortlich ist.

Studierende

Giulia Tucci, Hend Elhofy, Bonny Wen, Hencong Li, Rhabanus Kaehler, Simon Grothkopp, Fin Oldach, Felix Haussmann, Jasmin Steinmetz, Jesus Maeza, Nikos Sousanis.



MAGNA RENALDI



WOHNEN
LOG

ISBN: 978-3-930548-39-2



Universität Stuttgart



Zentrum für Interdisziplinäre Risiko- und Innovationsforschung



Städtebau-Institut
Internationaler Städtebau