

Erprobung, Vision, Prozess oder Zwang? Zukunftsaus- handlungen im Rahmen urbaner Straßenexperimente

Straßenexperimente bieten die Möglichkeit, städtische Räume temporär umzugestalten und alternative Nutzungsformen erfahrbar zu machen. Zukunftsvorstellungen prägen dabei entscheidend, wie Akteur:innen ihr Denken und Handeln in solchen Experimenten ausrichten. Anhand der Debatten um drei Münchner Straßenexperimente untersuchen wir, welche Bedeutung spezifische Zukunftsbilder und Zeitverständnisse in Prozessen urbaner Transformation gewinnen. Wir fragen: Auf welche Weise wird Zukunft im gegenwärtigen Denken und Handeln wirksam? Aus dem Material leiten wir vier Zukunftskategorien ab – jeweils verbunden mit spezifischen Deutungen, Erwartungen und Handlungsmustern.

Einleitung

Straßenexperimente bringen Zukunftsvorstellungen von Mobilität und Raumnutzung auf unsere Straßen und Plätze. Als temporäre Versuchsmaßnahmen werden sie seit einigen Jahren verstärkt in Städten eingesetzt, um akuten Herausforderungen wie Klimawandel, Klimaanpassung, Feinstaubbelastung und Platzmangel zu begegnen.¹ Zu den bekanntesten Formen von Straßenexperimenten gehören

1 Zur Klärung und Abgrenzung von Begrifflichkeiten wie „Experiment“, „Labor“ und „Versuch“ im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung vgl. Jan Peter Glock: Reallabor, Real-Labor, Intervention oder Verkehrsversuch? Konzeptionelle Aufarbeitung der Begriffsvielfalt um Ansätze des Wandels im Kontext der Umwandlung städtischen Verkehrsraums. In: Journal für Mobilität und Verkehr 19 (8), 2023, S. 2–14, hier S. 7. ISSN 2628-4154, doi:10.34647/jmv.nr19.id122.

provisorische Fußgängerzonen, Radwege, Busspuren und räumliche Umgestaltungen durch Begrünung und/oder Straßenmobiliar, das zum Verweilen einladen soll. Diese Maßnahmen erfolgen meist zulasten von Parkflächen und Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs. Einige besonders öffentlichkeitswirksame Eingriffe ins Verkehrsgeschehen – wie der Umbau der Mariahilfer Straße in Wien, die Umgestaltung der Sendlinger Straße in München, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Ottensen (Hamburg) oder der Friedrichstraße in Berlin-Mitte – haben nicht nur gezeigt, wie veränderte Infrastrukturen neue Formen der Raumnutzung und des Mobilitätsverhaltens hervorbringen, sondern auch, welche unterschiedlichen Erwartungen und Zukunftsvorstellungen verschiedene Akteur:innen in Bezug auf Mobilität und Stadtraum haben. Straßenexperimente dienen also nicht nur dem Erproben alternativer Mobilitäts- und Verweilpraktiken, sondern auch der gesellschaftlichen Aushandlung darüber, wie die Stadtbewohner:innen sich in ihrer Stadt künftig fortbewegen und leben wollen. Ausgehend von den Debatten um drei Münchner Straßenexperimente untersuchen wir, wie diese als Räume der Exploration verstanden und genutzt werden, welche Zukunftsvisionen im Zuge ihrer Planung, Umsetzung und Rezeption erprobt oder neu entworfen werden und welche Zukunftsorientierungen und Zeitvorstellungen sich in den Aushandlungen um städtische Transformationen abzeichnen.

Dass Zukunft – ob als Sinnbild, Option, Schreckensszenario oder antreibende Utopie – unseren Alltag und unser Zusammenleben entscheidend mitgestaltet, hat in der kulturanthropologischen Forschung in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Wegweisend war in diesem Zusammenhang das Buch *The Future as Cultural Fact: Essays on the Global Condition* (2013), in welchem Arjun Appadurai einen Paradigmenwechsel von der Fokussierung des Fachs auf die Gegenwart und die Vergangenheit hin zur systematischen Betrachtung von „humans as future makers and of futures as cultural facts“ forderte.² Bereits 2004 beschäftigte sich Appadurai mit dem befreienden Potenzial von Zukunftsvorstellungen – insbesondere für marginalisierte Gruppen, wobei er zugleich hervorhob, dass die (kulturelle)

2 Arjun Appadurai: *The Future as Cultural Fact: Essays on the Global Condition*. London/New York 2013, S. 285.

Fähigkeit, Zukunftsentwürfe zu formulieren und in die Realität umzusetzen („capacity to aspire“), nicht allen Menschen in gleichem Maße zugänglich sei.³ Auch Rebecca Bryant und Daniel Knight setzen sich in ihrem Buch *The Anthropology of the Future* (2019) für eine Neuausrichtung der Disziplin ein – weg von einem Fokus auf das Sein hin zum Werden und von Strukturen und sozialen Institutionen hin zu „the hope, planning, practices, and action that project those into the yet-to-come“.⁴ Bryant und Knight konzeptualisierten dafür unterschiedliche „future temporalities“, in welchen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft auf spezifische Weise interagieren. Sie differenzierten unter anderem zwischen der „Antizipation“/„Vorwegnahme“ („anticipation“), in welcher sich Zukunft der Gegenwart aufdrängt und sie neu ausrichtet, der „Erwartung“ („expectation“), die sich aus unseren vergangenen Erfahrungen und Wünschen speist, und dem „Möglichkeitsfeld“ („potentiality“) beziehungsweise der „Hoffnung“ („hope“), die spezifische (wünschenswerte, emotional behaftete) Zukunftsoptionen beinhalten.⁵ An diese Überlegungen zur Gegenwartigkeit von Zukunft knüpft auch die jüngst veröffentlichte Dissertation von Ina Kuhn an.⁶ In ihrer Forschung untersucht Kuhn, wie Utopie-Festivals als „Laboratorien des guten Lebens“⁷ dem gemeinsamen Suchen, Diskutieren und Erfahren alternativer Formen zukünftigen Zusammenlebens vor dem Hintergrund aktueller Krisendiagnosen dienen. Diese Perspektive lässt sich auch auf die Betrachtung von Straßenexperimenten übertragen. Denn ähnlich wie für die Dauer der Utopie-Festivals Marktlogiken und Hierarchien außer Kraft gesetzt und durch Prinzipien wie Bedürfnisorientierung und Gleichwertigkeit ersetzt werden,⁸ wird auch in Straßenexperimenten die bestehende Logik der autozentrierten Stadt sowie die damit einhergehende Verrechtlichung und Kapitalisierung des öffentlichen Raums

3 Vgl. Arjun Appadurai: The capacity to aspire: Culture and the terms of recognition. In: Vijayendra Rao, Michael Walton (Hg.): Culture and public action. Stanford 2004, S. 59–84, hier S. 68.

4 Rebecca Bryant, Daniel M. Knight: *The Anthropology of the Future*. New York 2019, S. 193.

5 Vgl. Ebd.

6 Ina Kuhn: *Laboratorien des guten Lebens. Wie Utopie-Festivals eine alternative Zukunft erfahrbar machen*. Münster, New York 2025.

7 Ebd.

8 Ebd., S. 163 ff.

(zumindest teilweise) aufgehoben. Utopie-Festivals wie auch Straßenexperimente eröffnen somit Möglichkeitsräume, in denen Zukunftsvisionen erprobt und gesellschaftliche Transformationsprozesse im Kleinen konkretisiert werden können.

In der sozial- und kulturwissenschaftlichen Stadtforschung wurde bereits häufiger die Frage aufgegriffen, auf welche Weisen Zukunft und Zukunftsvorstellungen als *cultural facts* in die Gegenwart hineinreichen. Alexa Färber hat anhand von Fallbeispielen aus New York City das „Versprechen“ als eine Praxis der Vergegenwärtigung und Objektivierung von Zukunft untersucht.⁹ Dabei hat sie aufgezeigt, wie sich im Versprechen als „Modus alltagskultureller Vergegenwärtigungen von Zukünften der Stadt oder des Städtischen“ Zukunftspraktiken, -visionen und -materialisierungen manifestieren – sei es in städtebaulichen Planungsprozessen oder in kulturellen Artefakten wie Filmen und Büchern.¹⁰ Auch Straßenexperimente können als urbane Versprechen gelesen werden, in welchen spezifische Zukunftsvisionen in der Gegenwart antizipiert, materialisiert und nicht selten auch wieder verworfen werden. Julie-Anne Boudreau hat am Fallbeispiel Mexiko-Stadt verschiedenartige Zukunftsorientierungen untersucht und dabei die pragmatisch-berechnenden Projektionen von Stadtplaner:innen und politischen Entscheidungsträger:innen von einer eher provisorischen, schicksalhaften Zukunftsorientierung der Stadtbewohner:innen abgegrenzt.¹¹ Diese Differenzierung lässt sich zwar nicht direkt auf mitteleuropäische Städte übertragen, verdeutlicht jedoch – ähnlich wie Appadurais Denkmodell der „capacity to aspire“ –, inwiefern die Formulierung von und der Umgang mit Zukunftsperspektiven im urbanen Raum bei unterschiedlichen sozialen Akteur:innen variieren kann. Mit den Zusammenhängen zwischen Zukunftsdenken und Stadtplanung haben sich John Ratcliffe

9 Alexa Färber: Gegen UnGleichzeitigkeit? Das Versprechen als alltagskulturelle Vergegenwärtigung von (urbanen) Zukünften. In: Dagmar Hänel, Ove Sutter, Ruth Dorothea Eggel u. a. (Hg.): Planen. Hoffen. Fürchten. Zur Gegenwart der Zukunft im Alltag. Münster, New York 2020, S. 25–42.

10 Ebd., S. 25.

11 Julie-Anne Boudreau: City of repair: Practicing the future in Mexico City. In: International Journal of Urban and Regional Research 46 (5), 2022, S. 1–21.

und Ela Krawczyk beschäftigt. Ihr Beitrag *Imagineering City Futures: The Use of Prospective through Scenarios in Urban Planning* kritisiert die fehlende Zukunftsorientierung in der Stadtplanung und empfiehlt für eine nachhaltige Transformation den systematischen Einsatz von Zukunftsszenarien, mit deren Hilfe mögliche Entwicklungen antizipiert und vergangene Fehler berücksichtigt werden können.¹² Mit diesen Vorschlägen zum methodischen Gebrauch von Zukunftsszenarien lassen sich die Gedanken von Silvy Chakkalakal in ihrem Essay zur Verschränkung von Zukunft, Bildung und einer *Anticipatory Anthropology* verbinden. Sie diskutiert, wie die „ethnographische Imagination“ dazu beitragen kann, das „Eigene“ zu hinterfragen und eine transformative Kraft für eine alternative, gegenkulturelle Zukunft zu entfalten.¹³ In dieser Lesart ermöglichen es Straßenexperimente als Materialisierungen alternativer Welten, das „Selbstverständliche“ zu erschüttern und es dadurch greifbar sowie veränderbar zu machen. Auch Chakkalakals Gedanken zur bildungs- und machtpolitischen Dimension von Zukunft-Machen und Zukunftswissen lassen sich auf das Phänomen der Straßenexperimente übertragen. Ein Straßenexperiment ist demgemäß nicht allein als explorativer „Möglichkeitsraum“, sondern auch als „Machtraum“ zu begreifen, in welchem durch die Realisierung spezifischer Zukunftsszenarien „wirkungsvolle Bilder von Zugehörigkeit und Teilhabe“ durchgesetzt werden.¹⁴ Diese Dimension zeigt sich nicht nur im machtpolitischen Gefälle zwischen Stadtplanung und Bewohner:innen, sondern wird auch in der öffentlichen Diskussion selbst zum Thema gemacht, wenn Kritik an mangelnder Partizipation und Transparenz im Vorfeld und während der Durchführung von Straßenexperimenten angebracht wird.¹⁵

12 Vgl. John Ratcliffe, Ela Krawczyk: *Imagineering city futures: The use of prospective through scenarios in urban planning*. In: *Futures* 43 (7), 2011, S. 642–653, hier S. 643 f.

13 Silvy Chakkalakal: „The World That Could Be“. *Gender, Bildung, Zukunft und das Projekt einer Anticipatory Anthropology*. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 114 (1), 2018, S. 3–28, hier S. 11.

14 Ebd., S. 9 f.

15 Vgl. Alina Becker, Christiane Schwab: „Münchener Straßenkampf“. *Diskursanalytische Annäherungen an urbane Aushandlungsprozesse um Mobilität und Raumnutzung*. In: *Bayerisches Jahrbuch für Volkskunde* 2023, S. 83–97.

Ausgehend von den bisherigen Überlegungen untersuchen wir im Folgenden, wie Straßenexperimente mit unterschiedlichen Zukunftsvorstellungen und Zukunftsorientierungen verknüpft sind. Uns interessiert, wie Zukunft durch imaginäre oder materielle Verkörperungen im Hier und Jetzt wirksam wird – und welche Rolle sie als etwas (noch) Nicht-Existierendes in diesen Handlungs- und Diskussionszusammenhängen spielt. Mit anderen Worten: Wie wird Zukunft als gestalterische Kraft in den Aushandlungen und Debatten rund um die Straßenexperimente greifbar? Welche spezifischen Zukunftsvorstellungen und -bilder sowie zeitlichen Orientierungen werden in den Maßnahmen erfahrbar und welche normativen Vorstellungen werden dabei durchgesetzt? Welche neuen Visionen werden durch die veränderten Rahmenbedingungen angeregt? Wird die Zukunft als hoffnungsvoller Möglichkeitsraum oder eher als schicksalhafte Entwicklung konzipiert? Und inwieweit werden bestimmte (utopische wie dystopische) Szenarien als Motivations- und/oder Legitimationsinstrumente für bestimmte Maßnahmen aufgerufen?

Das für diesen Artikel verwendete Material wurde zwischen 2023 und 2024 bei der Beforschung von drei Straßenexperimenten in München im Rahmen des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekts *Wem gehört die Straße? Urbane Aushandlungen um Mobilität und Raumnutzung im Kontext der ‚Verkehrswende‘ als gesellschaftlicher Transformationsprozess* (2023–2028) erhoben. Dabei handelt es sich um zeitlich begrenzte Umgestaltungen in den Sommermonaten, in welchen Parkplätze und Straßen für alternative Nutzungsweisen umgewidmet wurden. Die Auswahl dieser drei Straßenexperimente erfolgte primär aufgrund der unterschiedlichen Akteur:innenstrukturen (ein zivilgesellschaftliches Projekt, ein wissenschaftlich initiiertes Projekt und eine städtische Maßnahme); zudem fanden die temporären Umgestaltungen in drei Stadtvierteln statt, die sich in Bezug auf den Bodenrichtwert sowie das Wohnumfeld (Grün- und Freiflächen sowie Infrastrukturanbindung) unterscheiden.¹⁶ Interessant ist aus

16 Nach Angaben des Mietspiegels der Landeshauptstadt München befindet sich die Schöttlstraße in durchschnittlicher Lage, die Kazmairstraße in zentraler durchschnittlicher Lage und die Kolumbusstraße in zentraler guter Lage. Vgl. Landeshauptstadt München: Mietspiegel für München 2025. München 2024, S. 12, 13 sowie 35.



Abb. 1 Konzert in der Schöttlstraße, Juli 2024, Foto: Alina Franziska Becker

unserer Perspektive, dass die drei Straßenexperimente mit ganz unterschiedlichen Herausforderungen in Bezug auf verwaltungsrechtliche Vorgaben, politische Dynamiken, Akzeptanz von Anwohner:innen und Gewerbetreibenden, Ansprüche an Transparenz und Beteiligung konfrontiert waren, aber im Hinblick auf die erprobten Zukunftsimaginationen und den Umgang mit Zukunftsorientierungen deutliche Parallelen zeigen.

1. Die Schöttlstraße in München-Sendling liegt in einem historisch gewachsenen Gebiet, knapp außerhalb des Mittleren Rings. Die Straße zeichnet sich durch eine starke Durchmischung aus – so gibt es Häuser mit großen Altbauwohnungen ebenso wie einen Block mit 50 Einzimmerapartments, welche hauptsächlich von Saisonarbeiter:innen bewohnt werden. An die Straße grenzt die katholische Kirche St. Achaz sowie der dazugehörige Kindergarten, es gibt außerdem eine Kinderkrippe, ein griechisches Restaurant, eine Bar sowie eine Moschee. In unmittelbarer Nähe fahren die S7 sowie verschiedene Busse. 2021 wurde die Schöttlstraße zum ersten Mal zur *Sommerstraße* umgewidmet. Die Sommerstraße ist

ein erstmals 2019 pilotiertes und durchgeführtes städtisches Projekt, dessen programmatischer Fokus auf neuen Möglichkeiten der Aneignung des Straßenraums insbesondere durch Anwohner:innen und Bewohner:innen der umliegenden Straßenzüge liegt. Die bereits in mehreren Straßen (teils auch in wiederholter Form) in der Stadt projektierten Sommerstraßen sollen zum Spazieren, Sitzen und Spielen einladen und zu einer neuen Nutzung des Straßenraums anregen. Die Schöttlstraße wurde während bislang vier Projektzeiträumen in den Sommern 2021, 2022, 2023 und 2024 als ein verkehrsberuhigter Bereich deklariert (die Durchfahrt war für alle Verkehrsteilnehmer:innen weiterhin möglich). Die Umgestaltungsmaßnahmen wurden von Jahr zu Jahr evaluiert und neu angepasst. An unterschiedlichen Bereichen entfielen Parkplätze und die dadurch entstandenen Freiflächen wurden durch große Pflanzkübel von der Straße abgegrenzt. (Abb. 1) Neben den Pflanzkübeln stellte die Stadt einige Sitzmöglichkeiten sowie ein Budget zur Bepflanzung der Sommerstraße zur Verfügung, welches die Nachbar:innenschaft über den zuständigen Bezirksausschuss abrufen konnte.

2. *Westendkiez* ist eine zivilgesellschaftliche Initiative, die von Ehrenamtlichen getragen wird. Unter dem Motto „Mehr Raum für alle im Westend“ führte die Initiative in den Sommern 2021, 2022 und 2023 Straßenexperimente in unterschiedlichem Umfang durch. Das Münchner Westend ist ein ehemaliges Arbeiterviertel, das lange Zeit als sogenanntes Glasscherbenviertel verrufen war. Es ist durch einen hohen Anteil an Genossenschaftswohnungen, diverse migrantische Communitys, aber auch eine beständige Gentrifizierung gekennzeichnet. Im Westend befinden sich neben Wohnhäusern und kleineren Gewerben vor allem zahlreiche gastronomische Angebote. Erschlossen ist das Gebiet durch die U4/U5 sowie verschiedene Busverbindungen. Das beforschte Projekt *Kazmairallee* (Abb. 2) aus dem Sommer 2023 liegt in der Kazmairstraße und umfasste den Entfall von zwölf Parkplätzen, auf welchen große Bäume sowie zwei Informationsstationen zur Beteiligung der Anwohner:innen aufgestellt wurden. Die



Abb. 2 Temporäre Bäume in der Kazmairstraße, Juli 2023, Foto: Alina Franziska Becker
Abb. 3 Umgestaltung in der Kolumbusstraße, Juni 2023, Foto: Alina Franziska Becker

Bäume wurden von Ehrenamtlichen, Anwohner:innen und Gewerbetreibenden gegossen. Zusätzliche Aktionen waren die regelmäßige „Gieß-Gaudi“, ein Spiel- sowie ein Alleefest. Der Fokus der Kazmairallee lag auf der Begrünung der Straße und der Erprobung von Klimaanpassungsmaßnahmen (Schattenwurf, Verdunstung).

3. Das Reallabor *Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt* (kurz *aqt*) wurde von der Technischen Universität München in Kooperation mit der Landeshauptstadt München, der Hans-Sauer-Stiftung, Sixt und weiteren Partner:innen durchgeführt. Im Rahmen des Projekts wurde die Kolumbusstraße in der unteren Au umgestaltet. Die Kolumbusstraße liegt sehr zentral in attraktiver Lage: fußläufig zur Isar und angebunden an die U1/U2 sowie verschiedene Busse. Die Straße umfasst ausschließlich Wohngebäude, zum Teil mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss, darunter ein Schuhgeschäft, eine Kinderarztpraxis sowie ein Pflegedienst. Am südlichen Ende der Straße gibt es eine Bäckerei, am nördlichen Ende der Straße ein italienisches Restaurant. Im Sommer 2023 wurde die Münchner Kolumbusstraße für die Durchfahrt gesperrt und zahlreiche Parkplätze wurden gestrichen. (Abb. 3) Es wurde Rollrasen verlegt, zusätzliche Begrünung, Hochbeete und Sitzmöglichkeiten wurden geschaffen und eine große Sandfläche am Straßenrand aufgeschüttet. Am Kolumbusplatz und in der angrenzenden Schlotthauerstraße wurden zwei Mobilitätspunkte eröffnet, wofür weitere Parkplätze zugunsten von Stellflächen für Fahrräder und Lastenfahrräder, E-Autos und Shared-Autos entfielen. Begleitet wurde die Umgestaltung von verschiedenen Beteiligungsformaten und einer heftigen Auseinandersetzung zwischen Befürworter:innen und Kritik:innen der Umgestaltung. Der Fokus des Projekts *aqt* lag auf einer wissenschaftlich begleiteten Transformation städtischer Mobilität, aber auch auf Klimaanpassungsmaßnahmen und einer Neuverteilung des öffentlichen Raums.

Für den vorliegenden Artikel wurden insgesamt 15 narrative Interviews, die im Zusammenhang mit den drei temporären

Straßenumgestaltungen durchgeführt wurden, ausgewählt.¹⁷ Hierbei handelt es sich um Interviews mit Schlüsselakteur:innen (Projektverantwortliche, Politiker:innen, Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung, Anwohner:innen und Gewerbetreibende), die dann nach Stichpunkten mit Bezug auf Zukunftsvorstellungen und -orientierungen (Zukunft, Vision, Wandel, Kinder, Klima, Hitze, in 20, 30, 40, 50 Jahren, lebenswert) durchsucht und nach den Kriterien der minimalen und maximalen Kontrastierung und der Materialsättigung ausgewertet wurden.¹⁸ Die Namen aller Interviewpartner:innen wurden anonymisiert. Die ausgewählten Interviews wurden mittels Sequenzanalyse und dem im Rahmen der Grounded Theory beschriebenen Vorgehen der Kodierung ausgewertet.^{19,20} Im offenen Analyseprozess wurden die Codes zu größeren Sinneinheiten zusammengefasst und schließlich zu vier zentralen Kategorien verdichtet.

An den vier herausgearbeiteten Kategorien in Hinblick auf Zukunftsvorstellungen und -orientierungen richtet sich die folgende Ausführung aus. Die Kategorie „Zukunft Ausprobieren“ (1) beleuchtet im Zusammenhang mit der Methode des Straßenexperiments einen aktiven, experimentellen Aspekt von Zukunft in der Gegenwart, bei dem es um das Aushandeln und das Realisieren von Zukunftsvorstellungen geht. In dieser Perspektive erscheinen Straßenexperimente als offene Möglichkeitsräume, in welchen konkrete Visionen von Mobilität und Straßenraum in der Gegenwart erst entwickelt, materialisiert und erprobt werden können und welche schließlich als veränderte Erfahrungsrahmen zugleich neue Imaginationen hervorbringen vermögen.²¹ Die Kategorie „Zukunft als Vision“ (2) fasst Phänomene zusammen, in welchen Wünsche und Vorstellungen einer lebenswerten Zukunft formuliert werden. Zukunft wird hier als Vision oder Imagination, als (emotionalisiertes) Narrativ oder Bild greifbar und entfaltet ein mit positiven Erwartungen und Hoffnungen

17 Ein großes Dankeschön für die Hilfe im Auswahl- und Auswertungsprozess gebührt Eva Eichlinger, die das Projekt als studentische Mitarbeiterin tatkräftig unterstützt hat.

18 Vgl. Barney Glaser, Anselm Strauss: *Grounded theory. Strategien qualitativer Forschung*. Bern 1998 [1967].

19 Vgl. Reiner Keller: *Diskursforschung. Eine Einführung für SozialwissenschaftlerInnen*. Wiesbaden 2004.

20 Vgl. Glaser, Strauss (wie Anm. 18).

21 Vgl. Chakkalakal (wie Anm. 13), S. 11.

verbundenes Wirkpotential für das Handeln in der Gegenwart. Die Kategorie „Zukunft als passiver Prozess“ (3) beschreibt eine Auffassung von und einen Umgang mit Zukunft und Zeit als schicksalhaft-schleichenden, „natürlichen“ Wandel. Diese Perspektive und Haltung gegenüber Künftigem, die an die von Boudreau herausgearbeitete Zukunftsorientierung in Mexiko-Stadt erinnert, wird oft von Kritiker:innen der Experimente genutzt, um menschliche Eingriffe in den „Lauf der Zeit“ (etwa in Form von Straßenexperimenten) zu hinterfragen. Während aber Boudreau die schicksalhafte Zeitorientierung als Bewältigungsstrategie in unsicheren Lebenslagen beschreibt, analysieren wir in unserem Kontext die Auffassung einer „natürlich“-schicksalhaften Zukunft, die rechtfertigend eingesetzt wird, um tatsächlich vorhandene Handlungsmöglichkeiten nicht zu nutzen. Die Kategorie „Zukunft als Zwang“ (4) schließlich beschreibt ebenfalls eine bestimmte Orientierung gegenüber der Zeitdimension Zukunft, insofern sie nicht als offener Möglichkeitsraum, sondern als unausweichliche und bedrohliche Entwicklung wahrgenommen wird und als negative Antizipation oder Vorwegnahme sofortiges Handeln erfordert.²² Zukunft dient hier ebenfalls als Motivator und als Legitimationsinstrument, insofern Narrative über den Klimawandel und Naturkatastrophen eingesetzt werden, um antizipierende Maßnahmen im Straßenraum zu begründen und durchzuführen.²³ Im Folgenden werden die vier aus dem Material herausgearbeiteten Kategorien, beginnend mit einer aktiven, experimentellen Zukunftsorientierung im Kapitel „Zukunft Ausprobieren“, vorgestellt.

Zukunft Ausprobieren

Straßenexperimente – ob als Pop-up-Bikelanes zur Förderung nachhaltiger Mobilität, temporäre Spielstraßen für Kinder, Sommerstraßen für die Nachbar:innenschaft oder der Forschung dienende Reallabore

22 Vgl. Bryant, Knight (wie Anm. 4), S. 193.

23 Der Humangeograph Ben Anderson reflektiert in seinem Artikel, wie Vorstellungen von einer bedrohlichen Zukunft als Motivation und Legitimationsmittel für die Implementierung antizipatorischer Vorsorgemaßnahmen fungieren. Vgl. Ben Anderson: Preemption, Precaution, Preparedness: Anticipatory Action and Future Geographies. In: *Progress in Human Geography* 34 (6), 2010, S. 777–798.

– sind besondere Mittel der Zukunftserprobung, die als einzelne stadträumliche Elemente ein Vorwärtsdrängen in die Zukunft anstoßen.²⁴ Dieses Vorwärtsdrängen ist hier nicht als zielgerichtetes Planen zu verstehen, sondern als offenes Erkunden möglicher Zukünfte im Straßenraum. Im Gegensatz zu langfristigen Planungs- und Baumaßnahmen können im Rahmen von Straßenexperimenten verschiedene Ideen auch mit kleinen finanziellen Mitteln und mit kurzem Zeithorizont ausprobiert und gegebenenfalls angepasst werden. Als Explorationsräume, in welchen unterschiedliche Ideen zu Formen des Zusammenlebens, der urbanen Mobilität und der Gestaltung des öffentlichen Raums erprobt werden können, lassen sie sich mit den Utopie-Festivals bei Kuhn vergleichen, in denen ebenfalls eine „Leerstelle zwischen Gegenwart und Zukunft“ mit alternativen Zukunftsvisionen zu füllen ist. Zugleich lassen sich Straßenexperimente – in Anlehnung an Appadurai sowie Bryant und Knight – als materielle Antizipationen von Zukunft oder als „Mikro-Utopien“ begreifen:^{25,26} als Verkörperungen einer Hoffnung, die auf die Verwirklichung bestimmter Möglichkeiten abzielt, und als Erweiterung des Vorstellungsrahmens im Sinne einer „ethics of possibility“, die Zukunft als offenes Feld menschlicher Gestaltungsfähigkeit begreift.^{27,28}

Da Straßenexperimente innerhalb gesellschaftlicher Konfliktfelder durchgeführt werden und eine spezifische Auswahl von Zukunftsszenarien realisieren, sind sie zugleich normativ und von Machtstrukturen durchzogen. Sie werden von den jeweiligen Projektverantwortlichen auf der Grundlage ihrer je spezifischen Perspektiven auf städtische Problemlagen wie Raumnot, Nutzungskonflikte, Klimawandel und Luftverschmutzung und den damit verbundenen Vorstellungen von einem „guten“ Leben in der Stadt der Zukunft eingerichtet.²⁹ Die unterschiedlichen Projektbeteiligten verfügen

24 Vgl. Bryant, Knight (wie Anm. 4), S. 25.

25 Ina Kuhn (wie Anm. 6), S. 88.

26 Bryant, Knight (wie Anm. 4), S. 149.

27 Vgl. Ebd., S. 134.

28 Vgl. Appadurai (wie Anm. 2), S. 295.

29 Wie das „Moralische“ und das „Ethische“ in den Mittelpunkt von Debatten um Urbanität und Nachhaltigkeit gerückt wird, untersuchen die Beiträge des Bandes: Moritz Ege, Johannes Moser: *Urban Ethics. Conflicts over the Good and Proper Life in Cities*. In: Ebd. (Hg.): *Urban Ethics. Conflicts over the Good and Proper Life in Cities*. London 2020 S. 3–27.

außerdem über je spezifische Ressourcen, was sich auf ihre jeweiligen Möglichkeiten der Entwicklung von Zukunftsvisionen auswirkt.³⁰ Straßenexperimente stellen also keinen völlig strukturlosen, demokratisch-offenen Möglichkeitsraum dar, sondern verwirklichen Vorstellungen von Mobilität und Stadtraumnutzung jeweils bestimmter Akteur:innen und sind demgemäß, wie bei Chakkalalal beschrieben, auch als Machtraum mit erzieherischen Aspekten und somit politischen, moralischen und machtvollen Komponenten zu begreifen.³¹ Darüber hinaus stößt das Ausprobieren alternativer Zukünfte im Rahmen von Straßenexperimenten an vielfältige Grenzen – seien es materielle Widerstände der bestehenden Straßeninfrastruktur, routinierte Alltagspraxen der Anwohner:innen, normativ aufgeladene Vorstellungen von Ordnung und Funktionalität oder rechtliche und verwaltungsbezogene Reglementierungen. Straßenexperimente eröffnen also temporäre Möglichkeitsräume zwischen visionären Entwürfen und realen Bedingungen – Räume des Testens, Lernens, Justierens, gelegentlich auch des Verwerfens zukünftiger Szenarien.

Sowohl Planer:innen und Initiator:innen als auch Anwohner:innen sehen in den Straßenexperimenten ein besonders geeignetes Instrument der Zukunftserprobung und betonen die Notwendigkeit der Herstellung alternativer Räume zum Testen bestimmter Mobilitäts- und Raumkonzepte, aber auch zur Entwicklung neuer Visionen zu städtischer Mobilität und Raumnutzung. David Ritter, ein Anwohner der *Sommerstraße*, formuliert dies folgendermaßen: „Also generell müssen die Sachen ja probiert werden, um überhaupt zeigen zu können, dass es auch Alternativen gibt.“³² Die Lokalpolitikerin der Grünen Doris Ingendhal, die sich bereits seit längerer Zeit aktiv für Straßenexperimente in ihrem Bezirk einsetzt, beschreibt, wie stark ihre Vorstellung von einer Straße durch Autos geprägt ist und inwiefern die durch die Verkehrsversuche entstehenden neu geschaffenen Flächen es in besonderer Weise ermöglichen, sich alternative Nutzungsweisen vorzustellen: „[W]enn ich mir so eine Straße angucke und dann stehen keine Autos mehr drin, dann denke ich immer: Ja, was machen wir denn jetzt mit dieser Straße? Anstatt es auszuhalten, dass man sagt:

30 Vgl. Appadurai (wie Anm. 2).

31 Vgl. Chakkalalal (wie Anm. 13), S. 14.

32 Alina Franziska Becker: Interview mit David Ritter, 2024.

Lass sie doch mal leer. Da wird sich schon was ergeben.“³³ Wird durch Straßenexperimente eine „leere“ Fläche geschaffen, so wird diese zum Möglichkeitsraum par excellence, um unter der Beteiligung unterschiedlichster Akteur:innen neue Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten zu entwickeln und auszuprobieren – der neu geschaffene Straßenraum wird so zur materiellen Antizipationen von Zukunft.³⁴

Die im Straßenexperiment ausprobierte, materialisierte Zukunft ermöglicht es, Grenzen von bestimmten Vorstellungen zu erkennen, die sich in der Umsetzung nicht oder anders erfüllen, und diese Hürden bei weiteren Maßnahmen zu bedenken. Im Straßenexperiment *Westendkiez* etwa wurden im Sommer 2022 große Freiflächen als offene Nutzungsräume eingerichtet, die aufgrund der Hitze angesichts mangelnden Grüns und Schattens kaum genutzt wurden. In Anbetracht dieser Erfahrung und der gewonnenen Erkenntnisse über die Problematik überhitzter Freiflächen (die ursprünglich als von den Anwohner:innen frei anzueignende Möglichkeitsräume beabsichtigt waren), folgert Susanne Hofmann, die Projektverantwortliche von *Westendkiez*: „[D]as heißt, man muss sich ziemlich genau überlegen, macht an der Stelle eine Freifläche Sinn? Wir haben es getestet. An der Stelle war es nicht unbedingt optimal.“³⁵ Aus dieser zunächst ernüchternden Feststellung lässt sich jedoch keineswegs ableiten, dass das Straßenexperiment als gescheitert gelten muss. Im experimentellen, lernenden Charakter solcher Interventionen – verstanden als zukünftige Potenzialität – liegt nicht nur die Möglichkeit, sondern mitunter auch die Notwendigkeit des Scheiterns begründet.³⁶ Als offene Erprobungsräume – wie sie von Stadtplaner:innen, Initiator:innen und Befürworter:innen verstanden werden – generieren Straßenexperimente gerade auch durch negative Erfahrungen wertvolle Lernimpulse. So führte das Projekt nicht nur zu einer erhöhten Sensibilisierung für die Problematik überhitzter Freiflächen, sondern, wie Susanne Hofmann berichtet, auch zu einem Aushandlungsprozess zwischen dem Wunsch einiger Anwohner:innen nach mehr Aufenthaltsqualität und dem Ruhebedürfnis anderer.

33 Alina Franziska Becker: Interview mit Doris Ingendhal, 2024.

34 Vgl. Bryant, Knight (wie Anm. 4), S. 25; sowie Appadurai (wie Anm. 2).

35 Alina Franziska Becker: Interview mit Susanne Hofmann, 2023.

36 Vgl. Bryant, Knight (wie Anm. 4), S. 124.

„Also das ist immer eine Gratwanderung, und wenn man sowas entwickelt hat, dann weiß man, an welchen Stellen macht es Sinn, Sitzmöbel zu etablieren, und an welchen lässt man es lieber weg und stellt an den Straßenrand lieber Hochbeete, damit sich möglichst wenig Leute dorthin setzen. Das sind Dinge, die man im Laufe solcher Experimente lernt und die dann in einen Umgestaltungsprozess einfließen können.“³⁷

Straßenexperimente bieten also die Möglichkeit, Fehler in der Gegenwart zu machen, diese kurzfristig zu korrigieren und die gewonnenen Erfahrungen in weitere Planungen aufzunehmen. Durch die Analyse der aufgetauchten Herausforderungen werden Voraussetzungen geschaffen, um potenzielle Probleme zu antizipieren und bei zukünftigen Umwandlungen zu vermeiden.

Auch die Aushandlung gesetzlicher Vorgaben ist ein Effekt, den Straßenexperimente als Räume der Erprobung von Zukunftsvorstellungen mit sich bringen. Durch das Einführen neuer – wenn auch zeitlich begrenzter – räumlicher Strukturen und Nutzungsweisen werden nicht selten rechtliche Anpassungsprozesse in Gang gesetzt. Zugleich treten angesichts einer automobilzentrierten Gesetzgebung in der Planung und Umsetzung solcher Experimente immer wieder rechtliche Unsicherheiten zutage – selbst politischen Akteur:innen bleibt der Handlungsspielraum innerhalb verwaltungsrechtlicher Vorgaben für alternative Nutzungsformen häufig unklar. Doris Ingendhal, eine Lokalpolitikerin, erklärt im Rückblick auf die Umsetzung der Sommerstraße: „[W]eil der öffentliche Raum immer für die Autos da war, dass – wenn es jetzt mal nicht so ist – noch gar nicht klar war, was ist denn alternativ erlaubt.“³⁸ In München zeigte sich die unsichere Rechtslage pointiert daran, dass die Zulässigkeit des Straßenexperiments *aqt* in der Kolumbusstraße – mitverantwortet vom Mobilitätsreferat der Stadt – im Herbst 2023 vor Gericht verhandelt wurde.³⁹ Die rechtlichen Konflikte im Rahmen

37 Alina Franziska Becker (wie Anm. 35).

38 Alina Franziska Becker (wie Anm. 33).

39 Die Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht München endete mit einem Vergleich, in dessen Rahmen die temporären Umgestaltungen in der Kolumbusstraße eine Woche früher rückgebaut wurden – zu einem richtungsweisenden, grundlegenden Urteil kam es nicht. Die Zulässigkeit

der Straßenexperimente verdeutlichen, dass bestehende verwaltungstechnische und juristische Vorgaben für zukünftige Umgestaltungsmaßnahmen angepasst werden müssen und welche Faktoren dabei berücksichtigt werden sollten. Die Aushandlung neuer Normvorstellungen sowie die Anpassung von Gesetzen und Regularien sind somit wesentliche Lerneffekte von Straßenexperimenten – in Anlehnung an Andreas Reckwitz tragen sie als „Zukunftspraktiken“ dazu bei,⁴⁰ in der Gegenwart Rahmenbedingungen für künftige urbane Umgestaltungen zu schaffen.

Zukunft als Vision

Straßenexperimente bieten nicht nur die Möglichkeit, alternative Formen von Mobilität und Raumnutzung in der Gegenwart auszuprobieren, sondern schaffen zugleich ein exploratives Forum, in dem neue Zukunftsvorstellungen entwickelt und gesellschaftlich verhandelt werden können.⁴¹ In Anlehnung an Appadurais Modell einer „ethics of possibility“ tragen die Maßnahmen dazu bei, die kollektive Vorstellungskraft zu stärken und die „capacity to aspire“ – die Fähigkeit, Zukunftsvisionen zu entwerfen – breiter zugänglich zu machen.⁴² Wie sich diese Vorstellungen einer „guten“ städtischen Zukunft inhaltlich gestalten, kann aus dem Forschungsmaterial des Projekts ebenfalls herausgearbeitet werden. In den erhobenen Visionen und Vorstellungen für den Straßenraum und ein „gutes“ Leben in der Stadt manifestiert sich Zukunft in Form emotionalisierter Narrative und Imaginationen – von kleinerer bis größerer Reichweite –,

von Verkehrsversuchen wurde in jüngster Zeit auch in anderen Städten vor Gericht verhandelt (beispielsweise auch die Friedrichstraße in Berlin). Die Aushandlungen über die generelle Möglichkeit von Straßenexperimenten und deren Ausgestaltung spiegelt sich auch in der Novelle der Straßenverkehrsordnung von 2024 wider.

- 40 Andreas Reckwitz: *Kreativität und soziale Praxis. Studien zur Sozial- und Gesellschaftstheorie*. Bielefeld 2016, S. 126.
- 41 Für die Praxis des Preppens sowie für Utopie-Festivals ebenfalls aufgezeigt wird das im Beitrag: Julian Genner, Ina Kuhn: *Zukunft leben oder überleben?* In: Dagmar Hänel, Ove Sutter, Ruth Dorothea Eggel u. a. (Hg.): *Planen. Hoffen. Fürchten. Zur Gegenwart der Zukunft im Alltag*. Münster, New York 2020, S. 109–123.
- 42 Vgl. Appadurai (wie Anm. 2), S. 295.

die nicht nur symbolisch, sondern auch performativ in die Gegenwart hineinwirken.

Ein erheblicher Teil der im Kontext der Straßenexperimente erhobenen Zukunftsvisionen nimmt Bezug auf Bekanntes und Gegebenes – wie es auch Bryant und Knight für die Zukunftspraxis der „Erwartung“ („expectation“) charakterisieren, die sich durch einen Rückgriff auf vertraute Erfahrungen, Routinen und Normen auszeichnet.⁴³ Die Wünsche und Vorstellungen bewegen sich im Rahmen des grundsätzlich Denk- und Machbaren und stellen automobilzentrierte Strukturen kaum in Frage. Es geht dabei mehrheitlich um kleine Umstrukturierungen wie das Hinzufügen von städtischem Mobiliar oder von Stadtgrün. So wünscht sich eine engagierte Anwohnerin der *Sommerstraße*, Linea Haase, ganz konkret einen „Platz zum Verweilen, also tatsächlich sowas wie eine Bank“.⁴⁴ Haases Ehemann Ralf ergänzt ausgehend von seinen Erfahrungen mit der *Sommerstraße* vor der Haustür: „[W]enn jetzt zwei, drei, vier Parkplätze hier wegfallen würden, nein, umgewidmet würden, zu einem Brunnen mit vier Bänken außen rum, dann würden die Leute das sehr gut annehmen.“⁴⁵ Ein anderer Anwohner wünscht sich für die Zukunft mehr Bäume: „Bäume gehören überall hin. [...] Also ich würde mir einfach eine grünere Stadt vorstellen.“⁴⁶

Begrünungsmaßnahmen kommen in den Vorstellungen einer urbanen Zukunft eine zentrale Rolle zu. Auch von Kritiker:innen der Straßenexperimente wird angesichts der Debatten über den Klimawandel und die zunehmende Erhitzung der Städte die Bedeutung von Stadtgrün anerkannt. So antwortet ein Gegner des Projekts *Westendkiez* auf die im Gespräch aufkommende Frage nach den Auswirkungen des Klimawandels und nach den möglichen Lösungen: „Also prinzipiell Bäume – ich habe überhaupt nichts gegen Bäume und habe überhaupt nichts gegen Grün.“⁴⁷ Ein Kritiker des *aqt*-Projekts äußert sein Einverständnis zu Klimaanpassungsmaßnahmen und Raum für

43 Vgl. Bryant, Knight (wie Anm. 4), S. 61 f.

44 Alina Franziska Becker: Interview mit Linea Haase und Ralf Haase, 2024.

45 Ebd.

46 Alina Franziska Becker: Interview mit Christian Beyerbach und Kirstin Fries, 2024.

47 Alina Franziska Becker: Interview mit Hellmut Frey, 2023.

die Nachbar:innenschaft: „Ich kann mir durchaus Veränderungen in meinem Viertel vorstellen, die angenehm sind. [...] Also das Entsiegeln dort, auch ein paar Hochbeete, das finde ich durchaus okay, als Treff, als angenehmer Platz, wo man sitzen könnte. Auch wenn es weh tut, dass dann wieder Parkplätze wegfallen.“⁴⁸ Der Wunsch nach mehr Stadtgrün steht in direktem Zusammenhang mit dem Umgang einer als bedrohlich wahrgenommenen Zukunft aufgrund des Klimawandels (siehe „Zukunft als Zwang“). Zugleich ist der Wunsch nach mehr Bäumen, Begleitgrün und/oder Fassadenbegrünung sehr konkret und relativ leicht und kostengünstig umsetzbar, ohne dass allzu tiefgreifend in etablierte Mobilitätsroutinen eingegriffen werden müsste.

Ein weiterer wesentlicher Teil der im Material enthaltenen Zukunftsvisionen zeichnet sich dadurch aus, dass sie mit emotional aufgeladenen Vorstellungen von Gemeinschaft und Teilhabe verbunden sind – vergleichbar mit den sozialen Utopien eines „guten Lebens“, wie sie im Rahmen der von Kuhn beschriebenen Festivals entwickelt werden.⁴⁹ Planer:innen und Initiator:innen, aber auch Anwohner:innen projizieren einen Wandel des Straßenraums von einem Park- und Verkehrsraum hin zu einem Ort des Verweilens, wobei damit verbundene Visionen von Gemeinschaft und Teilhabe deutlich „emotionale Ausdrucksformen von Zukunft“ enthalten.^{50, 51} „Grundsätzlich finde ich es extrem, wenn man sich die Straßen anschaut, was da an Autos steht, auf öffentlichem Raum“, sagt Marvin Probst, Anwohner der *Sommerstraße*.⁵² „Ich würde es mir vorstellen, mit einem besser

48 Alina Franziska Becker: Interview mit Walter Kamphaus, 2023.

49 Vgl. Kuhn (wie Anm. 6). S. 225.

50 Ove Sutter, Dorothea Eggel Ruth, Fabio Freiberg u. a.: Planen. Hoffen. Fürchten. Zur Gegenwart der Zukunft im Alltag. In: Ebd. (Hg.): Planen. Hoffen. Fürchten. Zur Gegenwart der Zukunft im Alltag. Münster, New York 2020, S. 18; Vgl. auch Chakkalal (wie Anm. 10), S. 9.

51 Ein Paradebeispiel für ein emotional aufgeladenes Narrativ ist die Bezeichnung „Bullerbü-Projekte“ für die Straßenexperimente in der Kolumbusstraße. Die BILD Zeitung verwendete den Ausdruck „Bullerbü-Projekte“ mehrfach, um ein bestimmtes emotionalisiertes Bild zu wecken und zugleich als unrealistische Utopie abzuwerten. Jakob Mell: Bullerbü-Projekte: SPD fordert mehr Lärm-Schutz für Anwohner. In: BILD Zeitung, 21.7. 2023, <https://www.bild.de/regional/muenchen/muenchen-aktuell/bullerbue-projekte-spd-fordert-mehr-laerm-schutz-fuer-anwohner-84759746.bild.html> (Zugriff: 31.3.2025).

52 Alina Franziska Becker: Interview mit Marvin Probst, 2024.

funktionierendem ÖPNV, mit anderen Leihmobilitätskonzepten [...] und dieser Platz, der dann zur Verfügung steht, für mehr gemeinschaftliches Leben.“⁵³ Eine Anwohnerin der Kolumbusstraße ergänzt die Vision von Gemeinschaft und Teilhabe mit dem Aspekt der gegenseitigen Fürsorge, den sie vom privaten auf den öffentlichen Straßenraum ausgedehnt sehen will.⁵⁴ Die von ihr beschriebene Imagination umfasst neben einer alternativen Straßenraumgestaltung mit neuen Möglichkeiten der Vergemeinschaftung und einem Mehr an Begründung auch ein emotional aufgeladenes Bild von einem harmonischen, nachbarschaftlichen Miteinander im Straßenraum:

„Was ich gut fände: Wenn die Gehsteige nicht mehr direkt an den Hauswänden, sondern wenn [dort] direkt die Grünflächen wären [...] wie so ein Vorgarten und dort auch Hochbeete. Etwas, was zur Fürsorge einlädt, also sich zu kümmern, um diesen Bereich, an dem man lebt, wo man draußen ist, sein Hochbeet gießt und einen Apfelbaum vor der Tür stehen hat, von dem man die Äpfel erntet. [...] Das gehört zum Haus und dadurch hat es auch was Privates, also dieser Grünstreifen, wo ich mir gut vorstellen kann, dass die Leute, die da wohnen, wenn da eine Bank ist oder sogar ein Tisch, dass die sich raussetzen und miteinander zu Abend essen. [...] Und was ich sehr schön finde an diesen Hochbeeten, ist dieser Care-Gedanke, dass ich mich für die Umgebung, in der ich wohne, dass ich mich dafür einsetze, dass ich diese Bäume gieße, die vor meinem Haus wachsen, weil es ein bisschen meine Bäume sind.“⁵⁵

Auch wenn die Mehrheit der erhobenen Zukunftsvisionen vornehmlich auf kleinteilige Veränderungen abzielt, die vor dem kollektiven Erfahrungshorizont als plausibel erscheinen, lassen sich im Material auch Bezüge zu alternativen Gesellschaftsmodellen und stärker reformorientierten stadtplanerischen Konzepten identifizieren, die

53 Ebd.

54 Sarah Schilliger bezieht in ihrem Artikel den Care-Gedanken ebenfalls auf den öffentlichen Raum: Sarah Schilliger: Städtische Care-Infrastrukturen zwischen Küche, Kinderspielplatz und Kita. In: Sub\urban. Zeitschrift für kritische Stadtforschung 10 (2/3), 2022, S. 171–183.

55 Alina Franziska Becker: Interview mit Karina Marquardt, 2023.

Bryants und Knights Idee einer hoffnungsvollen Zukunftsausrichtung nahekommen.⁵⁶ In ihrer Vision von räumlicher Multifunktionalität in der Stadt der Zukunft etwa bezieht sich die bereits zitierte Lokalpolitikerin Doris Ingendhal auf das Konzept der 15-Minuten-Stadt, das darauf abzielt, alle grundlegenden Dienstleistungen innerhalb von 15 Gehminuten zugänglich zu machen und so den urbanen Raum lebenswerter und nachhaltiger zu gestalten: „Man müsste auch Infrastruktur, wie Bibliothek, Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte in relativ kurzer Zeit, also in 15 Minuten, entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad überall erreichen können.“⁵⁷ Ein Anwohner der *Sommerstraße* verbindet die Vision einer „Stadt für Menschen“ mit kapitalismuskritischen Gedanken: „[H]offentlich eine Stadt, die dem Menschen gehört und die nicht von krassen Konsumzwängen und Kommerzialisierung geleitet ist. Das ist hier auch angenehm, dass man sich einfach so hinsetzen kann, ohne irgendwas machen zu müssen.“⁵⁸ Auffallend ist, dass der Anwohner seine Zukunftsvision an die Gegenwart des Straßenexperiments rückbindet, insofern in der Sommerstraße die Zukunftsvision einer alternativen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung im Kleinen bereits greifbar würde – als Brücke zwischen Gegenwart und Zukunft.^{59, 60}

Zukunft als passiver Prozess

Während die zuvor dargestellten Zukunftsvisionen konkrete Wünsche und Anliegen artikulieren und damit Zukunft als aktiv gestaltbaren Prozess begreifen, wenden wir uns nun einem konträren Verständnis zu: Zukunft erscheint hier als „natürlicher“ Entwicklungsprozess, als quasi vorbestimmte Abfolge von Zuständen, auf die der Mensch nur begrenzten oder gar keinen Einfluss ausüben kann – oder sollte. Die aus dem Material herausgearbeitete Kategorie „Zukunft als passiver Prozess“ bezieht sich also auf die Einstellung von Akteur:innen hinsichtlich der Frage, ob und inwieweit in eine

56 Bryant, Knight (wie Anm. 4), S. 149.

57 Alina Franziska Becker (wie Anm. 33).

58 Alina Franziska Becker (wie Anm. 32).

59 Vgl. Ebd.

60 Vgl. Kuhn (wie Anm. 6), S. 88.

scheinbar „natürliche“ Entwicklung der Stadt eingegriffen werden darf. Insbesondere Kritiker:innen der Straßenexperimente nutzen die Vorstellung von Zukunft als „natürlicher“ Veränderungsprozess, um ihre Argumente gegen die Implementierung von Straßenexperimenten zu untermauern. Ein Anwohner der Kolumbusstraße und Kritiker des *aqt*-Projekts formuliert das folgendermaßen: „Die Zukunft entwickelt sich, die kann ich nicht vorausberechnen. Das ist das große Problem. Im Moment will man sie mit solchen Zukunftswerkstätten vorausbringen.“⁶¹ Die Vorstellung von Zukunft als schicksalhafter, passiver Prozess entspricht Bryant und Knights Konzept einer von Vorherbestimmung und geringer Handlungsfähigkeit geprägten Orientierung („destiny“) und kontrastiert deutlich mit einem aktiven, experimentellen und imaginativen Zukunftsverständnis, wie es in den Abschnitten „Zukunft Ausprobieren“ und „Zukunft als Vision“ beschrieben wurde.⁶² Während in diesen Auslegungen Zukunft als ein dynamischer Raum verstanden wird, der durch Handlung und Kreativität ausgefüllt werden kann und sollte, fungiert das Bild einer passiv eintretenden Zukunft häufig als Legitimationsfigur für die Verschiebung von Verantwortung und die Rechtfertigung von Nicht-Handeln in der Gegenwart. In dieser Perspektive wirken Zukunftswerkstätten und Straßenexperimente als Eingriffe in den „natürlichen“ Verlauf der Dinge und werden somit als künstlich oder „unnatürlich“ angesehen – diese Lesart bezeichnen wir innerhalb der Kategorie „Zukunft als passiver Prozess“ als „übereilte Zukunft“. Die Akteur:innen, die der Vorstellung von Zukunft als „natürlicher“ Prozess folgen, erkennen den Klimawandel und seine Folgen grundsätzlich an; der daraus von Stadtplaner:innen und Initiator:innen der Straßenexperimente abgeleitete Handlungsdruck (wie im Abschnitt „Zukunft als Zwang“ beschrieben) wird jedoch nicht geteilt. Anschaulich wird dies im Interview mit dem bereits zitierten Kritiker:

„[E]s wird sehr viel von den Befürwortern von Transformation gesprochen. Ich würde es vorziehen, von Veränderung zu reden. Ich bin auch auf dem Standpunkt: Veränderung passiert permanent. Es wird ständig [Pause] die Angst vor dem

61 Alina Franziska Becker (wie Anm. 48).

62 Vgl. Brynant, Knight (wie Anm. 4), S. 160 ff.

Klimawandel und die Angst vor der Zukunft präsentiert oder dargestellt und was wir alles ändern müssen, damit wir eine lebenswerte Zukunft haben, damit es nicht schlechter wird. Ich bin auf dem Standpunkt [...]: Ich sehe eine veränderte Zukunft, aber ich bewerte sie nicht im Bereich besser oder schlechter.“⁶³

Auch einige politische Akteur:innen und Aktivist:innen – häufig dem konservativen Spektrum zuzuordnen – folgen der Auslegung von Zukunft als passiver Prozess und setzen diese gezielt als Rechtfertigung gegen (zu schnelle) Transformationen im öffentlichen Raum ein. Martina Schünemann vom Bund Münchner Bürgerinitiativen nutzt das Verständnis von Zukunft als vermeintlich „natürliche“ Entwicklung auch als argumentative Strategie gegen allzu rasche oder tiefgreifende Transformationsmaßnahmen.⁶⁴ Ihre Vorbehalte gegenüber Straßenexperimente wie *aqt*, die etablierte Raum- und Mobilitätsordnungen grundlegend in Frage stellen, kommentiert sie mit der Gefahr gesellschaftlichen Unfriedens – ausgelöst durch divergierende Bedürfnisse, Erwartungen und Zeitwahrnehmungen. In ihrer Kritik an den Veränderungen einerseits und dem Zugeständnis an notwendige Veränderungen andererseits zielt Schünemann insbesondere auf die Geschwindigkeit der Transformation ab:

„Ich verstehe es, dass wir den öffentlichen Raum anders verteilen müssen. Aber das geht nicht so schnell. Wir brauchen Zeit dafür. Und wir müssen es nicht von 100 auf null machen, sondern wir brauchen Übergangszeiten. [...] Aber so, wie wir es jetzt machen, dass wir in einem Jahr alles umbauen [...] das geht nicht, wenn wir alle in der Gesellschaft brauchen, und wir brauchen alle. [...] Und es dauert.“⁶⁵

63 Alina Franziska Becker (wie Anm. 48).

64 Alina Franziska Becker: Interview mit Martina Schünemann, 2023.

65 Ebd.

Zukunft als Zwang

Die aus dem Material entwickelte Kategorie „Zukunft als Zwang“ steht im Gegensatz zur Auffassung von Zukunft als passiver, scheinbar „natürlicher“ Verlauf, der Nicht-Handeln und Verantwortungsablehnung rechtfertigt. Hier wird Zukunft als bedrohliche Entwicklung – als „negative Antizipation“⁶⁶ – wahrgenommen, die unmittelbaren Handlungsdruck erzeugt. Im Kontext der Planung und Umsetzung von Straßenexperimenten fungiert diese Perspektive als Legitimationsstrategie, indem sie die Notwendigkeit räumlicher Veränderungen und gesellschaftlicher Anpassungen unter Verweis auf eine kritisch oder riskant konnotierte Zukunft plausibilisiert.

Im Zentrum einer als bedrohlich wahrgenommenen Zukunft, wie sie im Kontext der Straßenexperimente sichtbar wird, steht der Klimawandel – für jene Akteur:innen, die diese Perspektive vorrangig vertreten, legitimiert und erfordert er ein unverzügliches Handeln in der Gegenwart. „[E]s wird sich ändern müssen“, stellt eine Anwohnerin der *Kazmairallee* fest.⁶⁷ „[W]ir leben in einer Welt, in der wir den Planeten zu sehr zu unseren Gunsten ausgenutzt haben“, sagt eine Verwaltungsmitarbeiterin der Landeshauptstadt München, „es geht auch anders und [wir] müssen es machen, und dass der Weg bis dahin steinig ist, das verstehe ich, aber es lohnt sich.“⁶⁸ Auch eine Anwohnerin der Kolumbusstraße entwirft das Bild einer beängstigenden Zukunft, die kein Warten zulässt:

„Im Moment habe ich das Gefühl oder eine Überzeugung oder Sorge oder Angst. Ich habe das Gefühl, es könnte wirklich sein, dass die Menschheit in den nächsten paar 100 Jahren ausstirbt, weil wir es nicht geschafft haben. Die Weichen werden jetzt gestellt, nicht erst, wenn vier Grad erreicht sind, weil die Kippunkte sind jetzt. Wenn wir das jetzt nicht schaffen, dann werden wir diese Chance verpasst haben.“⁶⁹

66 Bryant, Knight (wie Anm. 4), S. 193.

67 Alina Franziska Becker: Interview mit Ilona Schäfer, 2023.

68 Alina Franziska Becker: Interview mit Ruth Löffler, 2024.

69 Alina Franziska Becker (wie Anm. 55).

Kirstin Fries, eine Anwohnerin der *Sommerstraße*, argumentiert ähnlich: „Es ist keine spielerische Frage mehr. [...] Ich glaube, dazu ist der Druck, der Realitätsdruck, viel zu groß.“⁷⁰ Ihre Aussage verdeutlicht, welche Wirkmächtigkeit von einer als bedrohlich wahrgenommenen Zukunft ausgeht. Sie erlegt einen Zwang auf, der nicht ignoriert werden kann, und versieht damit auch das spielerische „Ausprobieren“ mit zeitlichen Einschränkungen. Die bedrohliche Zukunft macht ein konsequentes Handeln in der Gegenwart akut. Die in den Aussagen formulierten Sorgen und Ängste stehen in einem untrennbaren Verhältnis zur Hoffnung – ohne eine „hoffende“ Zukunftsorientierung würde gegenwärtiges Handeln seinen Sinn und seine Notwendigkeit verlieren.⁷¹

Die Wirkmächtigkeit negativer Zukunftsantizipationen wird besonders deutlich, wenn Gedanken an (eigene) Kinder oder Enkelkinder ins Spiel kommen. Zwar werden Kinder in Planungsprozessen meist weder aktiv einbezogen noch systematisch berücksichtigt, doch im Diskurs um Klimawandel, Verkehrs- und Mobilitätswende sowie Stadtgestaltung dienen sie als zentrale Projektionsfigur – sowohl als Motivationsquelle als auch als Legitimationsgrund.⁷² Das Bild der (Enkel-)Kinder in der Zukunft gilt vielen der befragten Akteur:innen als zentraler Impuls für das eigene Handeln in der Gegenwart. Eine Projektverantwortliche, die sich – nun im Ruhestand – quasi in Vollzeit für verschiedene Straßenexperimente einsetzt, gab an, dass sie vom Gedanken an die Zukunft ihrer Enkeltochter motiviert sei, sich für eine klimafreundliche gesellschaftliche Transformation einzusetzen.⁷³ Eine Anwohnerin der *Kazmairallee* kam während des Interviews ins Grübeln und fragte: „In welche Welt kriegt man Kinder?“⁷⁴ Diese Überlegungen veranschaulichen das intergenerationale

70 Alina Franziska Becker (wie Anm. 46).

71 Vgl. Bryant, Knight (wie Anm. 4), S. 134.

72 Eine Überblicksstudie zu Partizipation von Kindern in der Stadtplanung, die zugleich die Unterrepräsentation von Kindesbedürfnissen in Stadtentwicklungsprozessen anmahnt, bietet: Özlemnur Ataoğlu, Sukanya Krishnamurthy, Pieter J. V. van Wesemael: Children’s participation in urban planning and design: a systematic review. In: *Children, Youth and Environments* 29 (2), 2019, S. 27–47, <https://doi.org/10.7721/chilyoutenvi.29.2.0027>.

73 Alina Franziska Becker (wie Anm. 35).

74 Alina Franziska Becker (wie Anm. 67).

Motiv, welches in einem aktiven Umgang mit Zukunft häufig enthalten ist. Es verweist neben der Imagination einer (lebens-)bedrohlichen Zukunft auch auf die damit einhergehende Verantwortung gegenüber den Nachkommen, die in der Figur des Kindes symbolisiert wird.⁷⁵

Das Szenario einer als bedrohlich wahrgenommenen Zukunft, die zum sofortigen Handeln zwingt, wird in Diskussionen um das Für und Wider von Straßenexperimenten und insbesondere um Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs häufig als Legitimitätsstrategie eingesetzt. Hier lässt sich an das anschließen, was Martina Röthl mit Rückgriff auf Foucault als „urgence“ bezeichnet, eine Zukunftsorientierung mit gegenwärtiger Dringlichkeit, die auf „die Bewältigung einer vorstellbar gewordenen, jedoch stets in die Zukunft reichenden oder gänzlich in die Zukunft transferierten Problemlage, welche quasi als Ziel und Motor der Mobilisierung fungiert“, abzielt.⁷⁶ Beispielhaft zeigt dies die Aussage eines im *aqt*-Projekt beteiligten Wissenschaftlers: „Weil das ist allen Beteiligten klar, dass wir die Dinge, die wir tun, nicht tun, um Menschen zu ärgern, sondern letztlich [weil es notwendig ist, sich] mit dem Gemeinwohl und dem lebenswerten Zusammenleben in Städten in Zukunft unter Einfluss des Klimawandels und steigenden Einwohnerzahlen [zu] beschäftigen.“⁷⁷ Die Wahrnehmung von Zukunft als Zwang dient hier, wie in zahlreichen Aussagen von Projektverantwortlichen und Aktivist:innen, der Rechtfertigung von Maßnahmen gegenüber ihren Kritiker:innen, die ihrerseits die Deutung „Zukunft als passiver Prozess“ aktualisieren. Das Aufeinanderprallen der Zukunftsorientierungen „Zukunft als Zwang“ und „Zukunft als passiver Prozess“ in Debatten um die Straßenexperimente zeigt uns Ansätze einer polarisierten Gesellschaft in einer vom Klimawandel getriebenen Stadt. Die gesellschaftspolitische Aktivistin Martina Schünemann beschreibt dieses Dilemma, das sich zwischen der Dringlichkeit des Handelns

75 Vgl. zu Verschränkung von „Kind“ und „Zukunft“ auch Chakkalalakal (wie Anm. 13), S. 5.

76 Martina Röthl: „Wen die Götter verderben wollen, den schlagen sie mit Blindheit“. In: Dagmar Hänel, Ove Sutter, Ruth Dorothea Eggel u. a. (Hg.): Planen. Hoffen. Fürchten. Zur Gegenwart der Zukunft im Alltag. Münster, New York 2020, S. 187–201, hier S. 197.

77 Alina Franziska Becker: Interview mit Mario Krüger, 2023.

angesichts des Klimawandels einerseits und dem bedrohlichen Bild einer gespaltenen Gesellschaft entspannt:

„Aber das geht nicht, wenn wir alle in der Gesellschaft brauchen, und wir brauchen alle. Wir müssen alle mitnehmen und wir müssen alle informieren. [...] Und ständig diesen Zeitfaktor, zu sagen: ‚So und jetzt müssen wir, jetzt müssen wir, jetzt müssen wir, jetzt musst du handeln.‘ Und ansonsten? Und Luisa Neubauer und ... Finde ich super, dass man aktiv ist. Finde ich super, dass wir aktivistisch drauf sind. Aber wir haben auch eine Verantwortung unserem bürgerlichen Frieden gegenüber.“⁷⁸

Nicht allein der Klimawandel und seine Folgen, sondern auch eine unversöhnlich gesplante Gesellschaft stellt in dieser Lesart eine handlungsanleitende Zukunftsvorstellung dar. Transformative Maßnahmen wie Straßenexperimente, die mit dem Argument eines drohenden Klimawandels legitimiert werden, bilden angesichts der konkurrierenden Orientierung „Zukunft als passiver Prozess“ eine Gefahr für das friedliche gesellschaftliche Zusammenleben. Angesichts möglicher Entwicklungen wie dem Szenario einer „polarisierten Gesellschaft“ gestaltet sich städtischer Wandel zwangsläufig in unterschiedlichen Formen und Zeitlichkeiten, die konfligierende Zukunftsperspektiven miteinbeziehen.⁷⁹

78 Alina Franziska Becker (wie Anm. 64).

79 Steffen Mau, Thomas Lux und Linus Westheuser halten in folgendem Werk fest, dass die Gegenwartsgesellschaft Deutschlands nicht – wie häufig behauptet – von einer grundlegenden Spaltung bedroht ist. Sie zeigen jedoch, dass es bestimmte Themen, also Triggerpunkte, gibt, wie zum Beispiel das Lastenfahrrad oder eben auch Straßenexperimente, bei denen bestimmte Norm- und oder Gerechtigkeitsvorstellungen so verletzt werden, dass es zu emotionalisierten Konflikten anhand wechselnder gesellschaftlicher Trennlinien kommt. Vgl. Steffen Mau, Thomas Lux und Linus Westheuser: *Triggerpunkte. Konsens und Konflikt der Gegenwartsgesellschaft*. Berlin 2023.

Zukunft als Ressource und Konfliktfeld im Kontext urbaner Transformation

Dieser Beitrag beschäftigte sich mit der Rolle von Zukunftsvisionen und -orientierungen im Rahmen städtischer Transformationsprozesse, welche wir ausgehend von Beobachtungen und Diskussionen um drei Straßenexperimente in München in den Sommermonaten 2023 und 2024 untersucht haben. Wir haben danach gefragt, wie Straßenexperimente als Explorationsräume wahrgenommen und genutzt wurden, welche unterschiedlichen Zukunftsvisionen im Rahmen der Planung, Durchführung und Rezeption der Straßenexperimente erprobt wurden und neu entstanden sind und welche Zukunftsorientierungen beziehungsweise Vorstellungen von Zeitlichkeit sich in den Aushandlungen um städtische Transformationen herauskristallisierten. Ebenso beschäftigte uns die Frage, inwieweit bestimmte Zukunftsorientierungen und -szenarien spezifischen Akteur:innengruppen als Ressource dien(t)en, um Maßnahmen im urbanen Straßenraum durchzusetzen, zu befürworten oder zu delegitimieren.

Straßenexperimente ermöglichen es, den urbanen Raum temporär neu zu denken und alternative Formen seiner Nutzung auszuprobieren und erfahrbar zu machen. Sie verwandeln die Stadt in einen Explorations- und Möglichkeitsraum, in dem das vermeintlich Gegebene und Selbstverständliche – insbesondere hinsichtlich Flächenverteilung, Mobilität und dem dominanten System der Automobilität⁸⁰ – hinterfragt und neu verhandelt werden kann. Durch ihre unausweichliche Präsenz im Alltag und ihre andersartige Materialität irritieren Straßenexperimente gewohnte Routinen und stören etablierte Ordnungsvorstellungen. Spezifische Visionen von einer (urbanen) Zukunft und der Umgang mit Zeitlichkeit spielen eine zentrale Rolle dabei, wie Menschen ihr eigenes Denken und Handeln in Bezug auf die Straßenexperimente navigieren, reflektieren und legitimieren. Im Kontext einer spielerisch-handlungsorientierten Zukunftsperspektive werden Straßenexperimente als Explorations- und Möglichkeitsräume verstanden, in denen verschiedene Zukunftsszenarien erprobt und materialisiert werden, wodurch Lernprozesse für eine

80 John Urry: The „System“ of Automobility. In: *Theory, Culture & Society* 21 (4/5) 2004, S. 25–39.

nachhaltige Verkehrs- beziehungsweise Mobilitätswende angestoßen werden können („Zukunft Ausprobieren“). Zugleich eröffnen sie unter veränderten Rahmenbedingungen Aushandlungsräume für neue Zukunftsvorstellungen – von kleinteilig-konkreten Veränderungen bis hin zu umfassenden urbanen Utopien –, die über das einzelne Experiment hinaus reichen („Zukunft als Vision“). Demgegenüber kann die Vorstellung von einer schicksalhaften Zukunft als quasi „natürliche“ zeitliche Abfolge von Ereignissen („Zukunft als Prozess“) die Abwehr von Eingriffen in gewohnte Abläufe und das Beharren auf bestehenden Strukturen begründen. In dieser Sicht werden Straßenexperimente als künstliche, störende Eingriffe interpretiert, das eigene Nicht-Handeln wird legitimiert und die Übernahme von Verantwortung in die Zukunft externalisiert. Wird Zukunft als Bedrohung wahrgenommen, kann dies – insbesondere mit Verweis auf den Klimawandel und nachfolgende Generationen – verunsichernd und mobilisierend zugleich wirken und aktuelles Handeln nicht nur legitimieren, sondern im Sinne eines moralischen Imperativs auch erzwingen („Zukunft als Zwang“).

Gesellschaftliche Kontroversen um Straßenexperimente verhandeln – insbesondere in medialen Debatten – überwiegend stadtplanerische Aspekte. Unsere Analyse zeigt, dass in der Planung und Durchführung von Straßenexperimenten ebenso unterschiedliche Vorstellungen von Zukunft und Zeitlichkeit sowie divergierende Visionen eines städtischen Zusammenlebens zur Diskussion kommen. Das Material der drei Straßenexperimente diente uns als ethnografisches Fenster in die Aushandlungsprozesse um urbane Zukunftsvorstellungen und -deutungen im Kontext gegenwärtiger politischer, sozialer und emotionaler Dynamiken. Insbesondere die Untersuchung des Aufeinandertreffens der konträren Orientierungen „Zukunft als Zwang“ und „Zukunft als passiver Prozess“ hat gezeigt, wie unterschiedliche Zeitauffassungen beziehungsweise ihre Instrumentalisierung für politische Zwecke gesellschaftliche Konflikte hervorrufen oder verschärfen können. Eine erhöhte Sensibilität für verschiedenartige Zukunftsorientierungen und Umgangsweisen mit Zeit und ein moderierender Umgang mit diesen Differenzen könnte vor, während und nach der Durchführung von Straßenexperimenten und den sie begleitenden Aushandlungsprozessen unterstützend wirken. Die weichen, akteur:innenzentrierten Formen der Wirklichkeitserkundung,

wie sie in der Empirischen Kulturwissenschaft praktiziert werden, eröffnen die Möglichkeit, Konflikte im Transformationsprozess der „Verkehrswende“ gesellschaftsreflexiv zu kontextualisieren und dialogisch zu bearbeiten. Das bedeutet, unterschiedliche Zukunftsorientierungen, verstanden als Haltungen gegenüber dem zeitlichen Wandel, und divergierende Zukunftsvorstellungen im Sinne einer wünschenswerten städtischen Zukunft nicht vorschnell zu bewerten oder zu harmonisieren, sondern ihre sozialen, politischen und emotionalen Verankerungen sichtbar zu machen und die Akteur:innen über diese Unterschiede ins Gespräch zu bringen.

Exploration, Vision, Process, or Coercion? Negotiating Futures through Urban Street Experiments

Street experiments offer opportunities to temporarily redesign urban environments and explore alternative forms of using public space. Future visions play a decisive role both in planning and implementing these experiments and in shaping how participants orient their thinking and actions within them. Drawing on debates surrounding three street experiments in Munich, we identify four types of future imaginaries and orientations — each reflecting distinct interpretations, expectations, and patterns of action — and examine their significance in processes of urban transformation.

URN: urn:nbn:at:at-vkw-195094 bzw.

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:at:at-vkw-195094>