

MCube aqt

Summer School 2022

Bericht



Zitiervorschlag:

Kellhammer, M., Schmidt, M. und Aumann, S. (Hrsg.). (2024). MCube aqt Summer School 2022: Bericht. MCube / Technische Universität München.
<https://mediatum.ub.tum.de/1738160>

MCube aqt

Summer School 2022

Bericht

Inhalt

- 04** Verstehen, was ist
- 07** Quartiere & Orte der Summer School
- 12** Positionen aus dem Forschungsprojekt
- 14** Ziele der Summer School
- 17** Prozessdesign
- 27** Vorbereitung: Case Studies
- 29** Forschungsmethoden
- 43** Analyse
- 51** Ideation & Design Sprint
- 54** Interventionen
- 67** Reflexionen
- 75** Verzeichnisse



Abb. 2: Kickoff der ggT Summer School am Open 0

Verstehen, was ist

Im September 2022 lernen Studierende der TU München innerhalb von zwei Wochen explorative Forschungsmethoden kennen und forschen zum Thema „Autoreduzierte Quartiere“. Um diese komplexe Materie besser zu erfassen, konzentrieren sie sich auf zwei Münchner Stadtquartiere und lernen deren Besonderheiten kennen.

Stadtquartiere sind nicht nur geographische Gebiete, sondern auch lebendige

Gemeinschaften, die eine einzigartige Identität und Kultur besitzen. Neben der Mobilitätsinfrastruktur sind ihre Geschichte, Architektur und soziale Struktur interessant. Unter der Fragestellung, welche Herausforderungen mit einer Reduzierung des privaten Autoverkehrs einhergehen, stellen die Studierenden am Ende prototypische Interventionen vor. Dieser Bericht dokumentiert und reflektiert die Ergebnisse und dient als Blaupause für kommende Lernformate.

aqt – autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt

Das Forschungsprojekt

Das interdisziplinäre und transformative Forschungsprojekt aqt ist eines von 14 Projekten in MCube, dem Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen, welches durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung finanziert wird.

Ziel des Clusters ist es, die geografische Konzentration von Innovationsakteur:innen im Mobilitätssektor als „lernende Region“ zu nutzen, um skalierbare Lösungen mit Modellcharakter für Metropolregionen in Deutschland und weltweit zu entwickeln.

Der Schwerpunkt liegt auf der Umsetzung einer nachhaltigen, effizienten und sozial gerechten Mobilität, mit hohem Lösungspotenzial für globale Herausforderungen.

Das Projekt aqt geht der Frage nach, wie Bestandsquartiere im Kontext der Mobilität sozial und ökologisch nachhaltig transformiert werden können, um zukünftig für alle Menschen lebenswert zu sein. Dabei steht der öffentliche Raum zweier Münchener Quartiere im Fokus.



Das Lehrformat

Die aqt Summer School findet als transformatives Lernformat für Studierende der Technischen Universität München (TUM) vom 12.09. bis zum 23.09.2022 in den ausgewählten Quartieren statt.

Die Konzeption und Durchführung wird von der Professur für Urban Design (UD) sowie dem Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung (SV) der TU München verantwortet.

Die Akteure

Die Professur für Urban Design setzt sich mit der gebauten Stadt des Alltags auseinander und untersucht dabei insbesondere die Herausforderungen im Kontext der Klimakatastrophe. Systemische Rahmenbedingungen werden infrage gestellt, die Wachstumsgesellschaft wird bspw. mit alternativen Leitbildern wie der egalitären Stadt gegenübergestellt. Unter Prof. Dr. Benedikt Boucsein wird in Forschung und Lehre ein breites Feld für interdisziplinäre Fragestellungen geöffnet.

Der Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst beschäftigt sich in seiner Lehre und Forschung mit Strategien und Wirkungen einer integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung, Systemmodellen und Erreichbarkeitsinstrumenten zur Abschätzung der dynamischen

Wechselwirkungen zwischen Raum und Verkehr, Governance-Prozessen und Stakeholder Management im Mobilitätskontext sowie Themen der Mobilitätsgerechtigkeit.

Das Lehrformat wurde von weiteren Projektpartner:innen und Akteuren aus Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft unterstützt und mitgestaltet. Mitarbeitende des Lehrstuhls für Fahrzeugtechnik, des Lehrstuhls für Verkehrstechnik, der Hans Sauer Stiftung, der Stadtwerke München GmbH (SWM), des Planungsreferats und des Mobilitätsreferats der Landeshauptstadt München sowie Vertreter:innen der Bezirksausschüsse Au-Haidhausen und Walchenseeplatz haben mitgewirkt.



Landeshauptstadt
München



Hans Sauer
Stiftung





Abb. 3: Status Quo im Quartier Südliche Allee Kreuzung Humboldtstraße – Pilgersheimer Straße

Quartiere & Orte der Summer School

Die Quartiersauswahl erfolgt bereits ein halbes Jahr vor der aqt Summer School in einem mehrstufigen methodisch gemischten Verfahren. Verkehrliche, soziodemografische, politische und städtebauliche Kriterien werden gemeinsam im interdisziplinären Forschungsteam anhand der verfügbaren Kompetenzen und Datensätze analysiert und gegenübergestellt.

Räumliche Kriterien

Als räumliche Einheit werden die Parklizenzgebiete gewählt – eine Größe, mit der das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München bereits arbeitet. Somit können bereits verfügbare Daten genutzt werden. Die Quartiere befinden sich zwischen der Münchner Altstadt und dem mittleren Ring.

Soziodemografie

Die Quartiere sollen sich bezogen auf ihre soziale Durchmischung möglichst unterscheiden. Berücksichtigt werden die Einkommens- und Altersverteilung der Anwohner:innen. Außerdem können Haushaltsgrößen, Anwohnerzahl und PKW-Besitz in den Quartieren nachvollzogen werden.

Verkehr und Mobilität

Die Quartiere unterscheiden sich hinsichtlich des Parkdrucks, ermittelt aus den verfügbaren Stellplätzen im öffentlichen Raum im Verhältnis zur Einwohnerzahl. Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr soll in den ausgewählten Quartieren gleich sein. Berücksichtigt werden außerdem die Verkehrsbelastung sowie das Verhältnis der Gesamtfläche zur Transportfläche.

Städtebau

Die Quartiere liegen in der Nähe von kleinen Quartierszentren, womit eine Nahversorgung gewährleistet ist. Sie gelten bezogen auf bauliche Dichte, räumliche Struktur und vorhandene Freiräume exemplarisch für andere Münchener Siedlungsstrukturen.

Politischer Umsetzungswille

Die Bezirksausschüsse werden per Mail befragt, wie groß ihre Bereitschaft ist, aqt zu unterstützen. Außerdem werden die Stadtratsanträge der Bezirksausschüsse, auf Schlagwörter untersucht, um einerseits die Relevanz von Fragen zur Mobilität beim Bezirksausschuss zu erfassen und andererseits ein Verständnis darüber zu erlangen, wie groß der Handlungsbedarf in den unterschiedlichen Bezirken ist.

Die Daten werden nach den aqt Forschungsfragen gewichtet. Eine Auswahl von Parklizenzgebieten wird in mehreren qualitativen Runden bewertet und schließlich im Forschungsteam zur Abstimmung gestellt. So fällt die Wahl auf zwei benachbarte und dennoch sehr unterschiedliche Gebiete, welche folglich näher beschrieben werden.

Südliche Au in Au-Haidhausen



Abb. 4: Luftbild Quartier Südliche Au

Lage in München

Das Parklizenzgebiet Südliche Au befindet sich im Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen. Zwischen Isar und Nockherberg gelegen, weist das Quartier eine hohe Dichte auf.

Stadtraum & Historisches

Stadträumlich bildet sich das Quartier heute noch auf dem Grundriss ab, wie es unter Theodor Fischer um die Jahrtausendwende 1900 geplant wurde. Die Straßenführung entlang des Entenbachs, der Kolumbusplatz und auch die Form des Platzes an der Schlotthauer Straße wurden zu dieser Zeit festgelegt. Über die Hälfte des Häuserbestandes der Au wurden im zweiten Weltkrieg

zerstört. In weiten Teilen erhalten ist dagegen die kleinteilige Siedlung an der Claude-Lorrain-Straße, die bereits 1840 entstand. Durch die Au fließen, zum Teil überbaut, der Entenbach sowie der Freibadbach. Andere Bäche wurden stillgelegt oder zugeschüttet.

Besonderheiten

Die Au ist wegen ihrer Feierlichkeiten über die Stadt hinaus bekannt: Dreimal im Jahr zieht die Auer Dult am Mariahilfplatz die Nachbarschaft in ihren Bann und lockt regional und stadtweit Besucher:innen an. Mitte März findet jährlich auf dem Nockherberg das Paulaner Starkbierfest statt.

Mit dem Bau der Reichenbachbrücke 1831 und der ersten Pferdestraßenbahn Münchens 1882 zwischen Frauenstraße und Mariahilfplatz wurde das Viertel an das Münchner Zentrum westlich der Isar angebunden. Die Eisenbahnbrücke über den Pilgersheimerplatz wurde 1869 gebaut und 1963 ersetzt.

Walchenseeplatz in Obergiesing-Fasangarten



Lage in München

Das Parklizenzengebiet Walchenseeplatz liegt im Stadtbezirk 17 Obergiesing-Fasangarten. Im Gebiet findet sich meist genossenschaftlicher Wohnungsbau der 1920er Jahre.

Stadtraum & Historisches

Noch vor der Eingemeindung Giesings 1854 siedelten sich im Quartier während der Industrialisierung Fabriken, eine Färberei und eine Gerberei am Mühlbach an. Die Siedlung um den Walchenseeplatz wurde in den Jahren 1928-1930 von der Gewofag errichtet (1170 Wohnungen auf 11 ha Fläche). Sie befindet sich noch heute im originalen Zustand, lediglich

die gemeinschaftlichen Sanitäreinrichtungen wurden durch wohnungseigene Bäder ersetzt. Kennzeichen der Siedlung sind die Nord-Süd-gerasterte Straßenstruktur und fünfgeschossige Zeilenbauten. Zum Walchenseeplatz hin sind die Höfe durch eingeschossige Verbindungsbauten gefasst.

Besonderheiten

Während der NS-Zeit entstand entlang der Untersbergstraße ein Außenlager des KZ-Dachau. Dort waren ca. 500 Frauen untergebracht, die weiter südlich im Agfa-Werk zur Arbeit gezwungen wurden. 1942 wurde das Lager bei einem Luftangriff vernichtet. Das Agfa-Werk bestand nach dem Krieg weiter, auf dem Gelände entstanden Werkswohnungen für Mitarbeiter:innen. Nach seinem

Verkauf wurde das gesamte Fabrikgelände in einer Stadtumbaumaßnahme umgestaltet. Nach Verringerung der Steigung des Giesinger Bergs von 12 % auf 4 % wurde das Quartier ab 1890/92 durch die Trambahnlinie verkehrlich angebunden. Die Tram wurde später durch die heutige U2 ersetzt.

Die Orte der Summer School

Neben den beiden Quartieren als Forschungsareale können zwei umliegende Orte als Treffpunkte, Lehr- und Kreativräume genutzt werden.

Nicht weit entfernt vom Walchenseeplatz, befindet sich das Open Q, selbst ein Experiment auf einer brachliegenden Grünfläche, die hauptsächlich als Autoparkplatz genutzt wird. Mit dem Bau eines temporären Pavillons schafft die Kooperative Großstadt e G hier seit 2021 einen Ort für Kunst, Kultur und Austausch zwischen Bewohner:innen. In den ersten Tagen der Summer School dient das Open Q als Ort des Kennenlernens, der Einführung in die Forschungsmethoden und der Präsentation der Case Studies. Während der intensiven Datenerhebungstage ist das Open Q Treffpunkt für Tageseinstieg und -abschluss aber auch Austausch.

Die Färberei ist eine städtische Jugendkultureinrichtung zur Förderung junger Künstler:innen mit eigener Räumlichkeit in Untergiesing. Die Studierenden dürfen hier kreativ werden, in der Werkstatt ihre Interventionen gestalten und iterativ weiterentwickeln.



Abb. 6: Gruppenpräsentation im Open Q



Abb. 7: Vor der Färberei



Abb. 8: Get together im Open 0

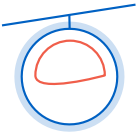
Positionen aus dem Forschungsprojekt

Die Schwerpunktsetzung und Ausgestaltung des Forschungsprojekts erfolgt anhand fachübergreifenden Zielen und Werten. Gleiches gilt für die Summer School als Lehrformat. Das nachfolgende Kapitel gibt einen Überblick über unser Verständnis von öffentlichem Raum, Mobilität sowie Beteiligung und Quartiersentwicklung.



Öffentlichen Raum nutzen

Der öffentliche Raum wird als aktivierendes Element für die Verkehrswende verstanden. Wo sich Gewohnheiten des Alltags, individuelle Aneignung und soziales Miteinander bündeln, kann sich ein neues Verständnis von individueller Fortbewegung entwickeln.



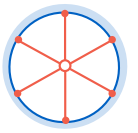
Mobilitätsoptionen entwickeln und integrieren

Mobilität ermöglicht die Befriedigung alltäglicher Grundbedürfnisse und die gesellschaftliche Teilhabe. Nur durch ein verstärkt multimodales, integriertes und digitales Mobilitätsangebot als Alternative zum Auto wird die Mobilität der Zukunft nachhaltig, effizient und sozial gerecht.



Lösungen für Bestandsquartiere finden

Bestandsquartiere müssen nachhaltig transformiert werden, um den Herausforderungen des Klimawandels gerecht zu werden und sich im Sinne der „planetary health“ anzupassen.



Kompetenzen bündeln und Öffentlichkeit einbinden

Transdisziplinäre Ansätze sind für zukunftsfähige Stadtentwicklungsprozesse entscheidend. In einem co-kreativen Prozess werden ebenso Anwohner:innen und lokale Akteure einbezogen und zur Mitgestaltung eingeladen.



Gleichberechtigung und Partizipation fördern

Die Zusammenarbeit aller Beteiligten erfolgt gleichberechtigt, das Forschungsteam arbeitet in flachen Hierarchien. Verschiedene Perspektiven, Fachrichtungen und Stakeholder stehen in Austausch.



Fragen stellen und Innovationen testen

Während der Summer School werden folgende Fragen betrachtet: Wie sieht das Mobilitätsverhalten in den beiden innerstädtischen Bestandsquartieren aus? Wie kann der durch Parkraum beanspruchte öffentliche Raum alternativ genutzt werden? Und wie kann Mobilität die Lebensqualität aller verbessern?

.....



Abb. 9: Pretest der Summer School

Ziele der Summer School

Die Summer School als Lehrformat und zweiwöchiges Reallabor in zwei Münchener Quartieren verfolgt vielfältige Ziele. Einerseits richten sich Lernziele an die teilnehmenden Studierenden, andererseits wirken die Projekt auf die Quartiersbevölkerung, Stadtteilöffentlichkeit sowie wirtschaftliche und kommunalpolitische Akteure.

Ziele des Lehrformats



Die Studierenden erheben Daten und werten aus, formulieren Fragestellungen und Konzepte. Aufbauend darauf entwerfen sie unter Beteiligung der Anwohner:innen kleine Interventionen im Straßenraum. Diese werden schließlich bewertet und iterativ weiterentwickelt.



Die Studierenden entwickeln ein Verständnis für nachhaltige Stadtplanungskonzepte, indem sie vorbereitend Fallstudien zu autoreduzierten Quartiersentwicklungen und Reallaboren in anderen Städten Deutschlands und Europas erarbeiten. Die hieraus entstehenden Erkenntnisse werden auf den Kontext von aqt übertragen.



Die Studierenden lernen Methoden der Designforschung kennen und entwickeln innovative Szenarien für einen verbesserten öffentlichen Raum und eine bessere Zugänglichkeit.



Die Studierenden wenden verschiedene Analyse- und Entwurfsmethoden der „räumlichen Praxis“ sowie Methoden für die Kartierung von „räumlichen Systemen“ an. Sie lernen die Akteur-Netzwerk-Theorie kennen und erstellen konzeptionelle Modelle mit wiederverwendbaren Materialien.



Die Studierenden engagieren sich in verschiedenen Formaten (Interviews, Workshops und öffentliche Veranstaltungen). Sie gewinnen Erkenntnisse über effektive Beteiligungsprozesse und lernen unterschiedliche Perspektiven von Fachdisziplinen und Bürger:innen zu berücksichtigen.



Die Studierenden definieren datenbasiert Problemstellungen und erarbeiten gemeinsam in einem transdisziplinären Team Lösungen. Sie stärken hierbei ihre Fähigkeiten in Kommunikation und Teamarbeit.



Stadträumliche Ziele

Die Gestaltung von Straßenräumen wird wesentlich durch die Verkehrsplanung bestimmt. Sie unterliegt somit starren Regeln, die den ungestörten und sicheren Verkehrsfluss zum Ziel haben. Besondere Ansprüche an die vielfältige Nutzbarkeit, Gestaltung und Planung von Freiräumen werden traditionell an private Freiräume oder an Quartiersplätze gestellt. Als Alternative zur autogerechten Stadt entstehen in den 1970-1980 Jahren bspw. Fußgängerzonen, und Fahrradstraßen. Viele Europäische Städte experimentieren seitdem mit Shared-Space-Konzepten, um die Verkehrsflächen gerecht für alle Verkehrsteilnehmer:innen umzuverteilen.

Da Raum in Städten ein knappes Gut ist, müssen Straßen in Zukunft vielfältigere Aufgaben übernehmen, um Städte zukunftsgerecht umzubauen. Dafür birgt insbesondere der ruhende Verkehr großes Potential. Statt Autos abzustellen, könnten diese Flächen entsiegelt werden, um natürliche Kühlungseffekte, Versickerung und Biodiversität zu begünstigen. Die Flächen können zu Aufenthaltsräumen für Menschen umgestaltet werden, welche Angebote für junge und alte Anwohner:innen direkt vor der Haustür schaffen. Straßenräume bergen ein immenses Potential für mehr Begegnung und Teilhabe, ein ge-

sünderes Leben. Diese Aufgabe ist somit nicht nur für Verkehrsplanung, Freiraumplanung, Architektur und Städtebau ein spannendes Feld, sondern auch für die Anwohner:innen. Sie erkennen und erleben, wie die Gestaltung der Straßenräume ihr eigenes Mobilitätsverhalten und Nutzerverhalten im öffentlichen Raum beeinflusst und welche Veränderung möglich und wünschenswert sein können.

Durch die temporären Eingriffe in den Straßenraum werden alternative Nutzungen von Verkehrsflächen und des öffentlichen Raums im Allgemeinen aufgezeigt. Die aktivierenden Interventionen haben zum Ziel, durch erlebbare Veränderungen im Raum Impulse bei Passant:innen zu geben. Sie sind niederschwellig zugänglich und geben Anreize durch die neue Nutzungsmöglichkeit, eine neue Perspektive zu den gegebenen Möglichkeiten einzunehmen.

Den räumlichen Kontext der Summer School bieten zwei Münchner Wohnquartiere im innerstädtischen Bereich. Die Räume, mit denen die Studierenden sich beschäftigen, sind Wohnstraßen mit wenig Einzelhandel. Sie haben in der Regel keine markierten Radwege, dafür einen hohen Anteil an Flächen für den ruhenden Verkehr und vereinzelte Zufahrten für Tiefgaragen oder Hofeinfahrten.



Abb. 10: Beginn der aqt Summer School im Open Q

Prozessdesign

Die Summer School basiert auf dem Grundsatz der transformativen Forschung, wie auch das Forschungsprojekt MCube aqt selbst. Anders als Transformationsforschung, die gesellschaftliche Veränderungsprozesse von außen beschreibt, erhebt transformative Forschung einen Gestaltungsanspruch, Prozesse selbst aktiv zu initiieren.

Woche 1 – Erkennen, verstehen,

	Montag, 12.09.	Dienstag, 13.09.	Mittwoch, 14.09.
07:00	Kick off <i>Open Q 9:00</i>	Quantitativ <i>Quartiere 6:45</i>	Qualitativ <i>Open Q 9:00</i>
09:00	Willkommen, Intro, Projektvorstellung <i>Open Q 9:00</i>	Erhebung Straßenraum/ öffentlicher Raum 1	Check In
10:30	Quartiersbegehung 1 <i>Walchenseeplatz 11:00</i>		Case Studies 6 - 12
11:00	Quartiersbegehung 2 <i>Südliche Au 13:30</i>	Erhebung Straßenraum/ öffentlicher Raum 2	Methodik Q2
12:30	Case Studies 1-6 <i>Open Q 15:30</i>		Qualitativ Forschen 1
13:30	Methodik Q1 <i>Open Q</i>	Check out <i>Open Q 19:00</i>	Qualitativ Forschen 2
15:30	Bier im Quartier		Check out <i>Open Q 18:00</i>
17:00	Input		
18:00	Work/ Task		

...

Donnerstag, 15.09.

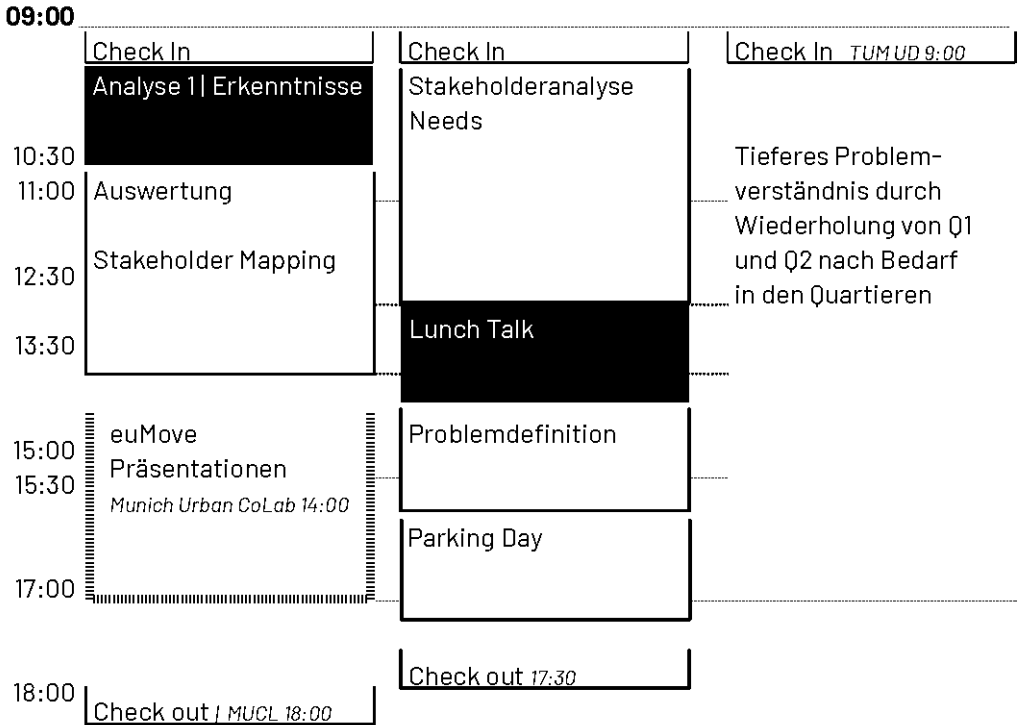
Freitag, 16.09.

Samstag, 17.09.

Analyse | TUMUD 9:00

Problemdef. | TUMUD 9:00

Deep Dive



Woche 2 – Ideate, prototype, test

	Sonntag, 18.09.	Montag, 19.09.	Dienstag, 20.09.
	Deep Dive Quartiere 9:45	Ideate TUM UD 09:00	Prototype Färberei 09:00
09:00		Check In TUM UD 9:00	Check In Färberei 9:00
10:30	Erhebung Straßenraum/ öffentlicher Raum 5	How might we...? Fragen entwickeln	Prototyping
11:00		Design Ideation	Prototyping
12:30		Design Sprint 1	Feedbackrunde
13:30		Design Sprint 2	Prototyping
15:00	Erhebung Straßenraum/ öffentlicher Raum 5		
15:30			
17:00		Tischkritik	Intervention 1
18:30			Check out Färberei 18:00

Input

Work/ Task

Mittwoch, 21.09.

Donnerstag, 22.09.

Freitag, 23.09.

	Mittwoch, 21.09.	Donnerstag, 22.09.	Freitag, 23.09.
	Prototype Färberei 09:00	Prepare	Präsentation
09:00	Check In Färberei 9:00	Check In Färberei 9:00	Check In Färberei 9:00
	Iteration	Leitsystem Ausstellung/ Rundgang	Vorbereitung, Aufbau
10:30			
11:00			
	Design Präsentation	Arbeit in Teams: Intervention, Präsentation	
12:30			
13:30			
	Systemische Verknüpfung		» Präsentation/ Rundgang <i>Buberl Brunnen / Walchensee- platz 13:30</i>
15:00			
15:30			
	Ausstellungs- konzeption Research + Design		MCube Speaker Series <i>Schlotthauerplatz 16:30</i>
17:00			
18:30	Check out Färberei 18:15	Check out Färberei 18:15	

Prozessdesign

Der Versuch und Erkenntnisse darüber stehen im Fokus der Summer School. In diesem Sinne werden Experimente im Alltagsumfeld der Menschen generiert, um daraus schließlich Erkenntnisse für neue Konzepte und erneute Experimente zu gewinnen und um sich iterativ dem Zielwissen, einer sozial und ökologisch nachhaltigen Lebensweise, anzunähern.

Neben Systemwissen (Wo stehen wir gerade?) über die Zusammenhänge und Probleme komplexer Systeme – zum Beispiel der bisherigen Fokussierung auf den Individualverkehr – beschäftigen wir uns mit dem Zielwissen (Wo wollen wir hin?) über wünschenswerte und mögliche Zukünfte – zum Beispiel die 15 Minuten Stadt. Besonders interessiert uns jedoch das Transformationswissen (Wie kommen wir dorthin?) mit Möglichkeiten, vom Status quo zur Vision zur gelangen und dabei die Bedürfnisse der Menschen zu verstehen und zu berücksichtigen.

Um diesem komplexen Gefüge einen Rahmen zu geben, welcher in einer zweiwöchigen Summer School angewendet werden kann, orientieren wir uns an kreativen Problemlösungstechniken – auch bekannt als Design Thinking. Um den Prozess zu strukturieren und informierte Gestaltungsprozesse zu ermöglichen, wird in Bereiche des divergenten und konvergenten Denkens unterschieden. Das Modell ist auch bekannt als Diamonds.

In den divergenten Bereichen wird möglichst offen und ohne Bewertung recherchiert und exploriert. In den konvergenten Phasen wird das explorierte Material strukturiert und bewertet, um schließlich Gestaltungsentscheidungen treffen zu können.



Abb. 11: Der Transition Cycle und unterschiedliche Wissensformen

01 Untersuchen

In der ersten Phase versuchen wir den Status quo zu verstehen und Bedürfnisse der Menschen zu erkennen. Wir beginnen mit quantitativen Methoden wie Verkehrszählungen und Beobachtungen. Der Architekt Jan Gehl beschreibt viele Methoden für das Verstehen von Bedürfnissen in öffentlichen Räumen in seinem Buch „how to study public life“ (Gehl, Svarre 2013).

Das Behavioral Mapping dient dazu, zu verstehen wie Menschen sich im öffentlichen Raum bewegen. Welche räumlichen Gegebenheiten laden Menschen dazu ein zu verweilen, sich zu orientieren? Und wo entstehen soziale Interaktionen? Die Kartierungen zu verschiedenen Zeitpunkten geben Hinweise darauf, wie Bedürfnisse sich über den Tag verändern. Wir können leicht Vergleiche anstellen und die Wirksamkeit von Interventionen überprüfen. Um den Raum selbst zu erfassen, kartieren

wir allgemein die Gegenstände z. B. Fahrräder, Bänke, sowie Eigenschaften von Gebäuden z. B. Tiefgarageneinfahrten und Garagen und die Beschaffenheit von Wegen. Ein besonderer Fokus liegt auf aktiver Mobilität – Gehen und Radfahren. Um nachvollziehen zu können, welche Wege Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wählen, zeichnen wir diese beim Tracing nach. Ergänzende Informationen, die Beschreibung von Situationen, Verhaltensweisen erfassen wir im Tagebuch. Dazu erfassen wir sich wiederholende Beobachtungen zahlenmäßig mit Strichlisten. Es folgen qualitative Interviews um die Bedürfnisse der Menschen zu erfahren. Warum verhalten sie sich so und welche Wünsche und Sorgen haben sie?



Abb. 12 und 13: Aneignung des Straßenraums



Abb. 14: Gehwegnutzung

02 Ausprobieren

Anhand der Untersuchungen können wir verändernde Fragestellungen zur Ideenfindung generieren: Wie können wir Status quo x im Sinne welches Ziels verändern? (How might we questions und Problem Statements). Mit einer Auswahl solcher Fragen gehen wir in ein Brainstorming um in möglichst kurzer Zeit viele Ideen zu sammeln ohne diese zu bewerten.

Nach dem Sortieren und Bewerten der Ideen entstehen Design Briefs und Konzepte welche kurzfristig erlebbar werden können. Design Sprints helfen uns dabei, Gedanken schnell zu visualisieren und zu diskutieren. Prototypen unterstützen uns Reaktionen und Erkenntnisse der Menschen im Quartier schon während des Gestaltungsprozesses zu erhalten.



Abb. 15: Auswertung der Erhebung

03 Konzeptionieren

Aus den ersten Prototypen werden unter Berücksichtigung von Meinungen und Kommentaren spielerische Konzepte, die im Kontext der zuvor erstellten Mappings, Tracings und Tagebucheinträge durch aussagekräftige Fotos oder auch räumliche Skizzen ergänzt werden. Ziel der Summer School ist es mit den Menschen im Quartier an gemeinsamen Herausforderungen zu arbeiten. Es geht auch darum, geeignete Formen der Sprache und Einladung zu finden, um im weiteren aqt Forschungsverlauf zusammenzuarbeiten.

Die verständliche und zugängliche Dokumentation ist Bestandteil einer guten Wissenschaftskommunikation. Alle Interventionen und Ideen stehen immer im Kontext der wissenschaftlichen Erkenntnisse und gründen stets wieder in der ersten Phase.



Abb. 16: Konzeption der Intervention

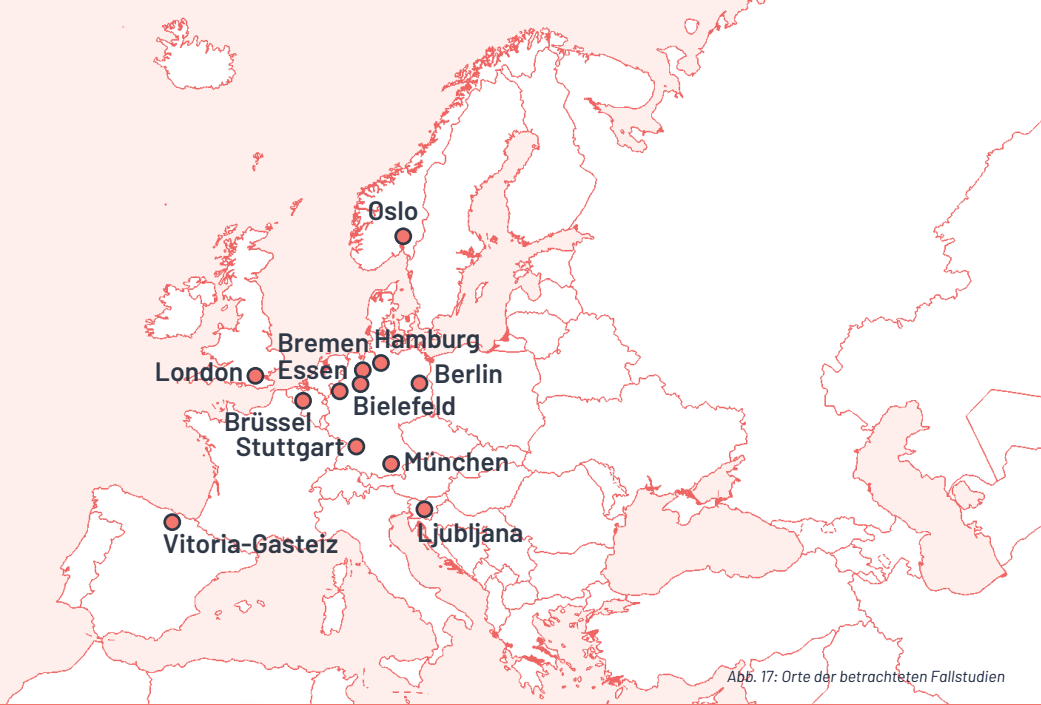


Abb. 17: Orte der betrachteten Fallstudien

Vorbereitung: Case Studies

Zur Teilnahme an der Summer School wird bewusst eine interdisziplinäre Gruppe von Studierenden aus den Fächern Landschaftsarchitektur, Architektur, Urbanistik, Bauingenieurwesen und Verkehrstechnik eingeladen. Da die Fragestellung der Summer School nicht zum Grundstudium all dieser Disziplinen gehört, sollen Fallstudien eine gemeinsame Wissensbasis schaffen. Es werden Beispiele für Mobilitätslösungen aus Deutschland und Europa gewählt.



Abb. 18: Fallstudie Berlin, Bergmannplatz



Abb. 19: Fallstudie Berlin, Kiezblocks



Abb. 20: Fallstudie Essen, Viehofer Platz



Abb. 21: Fallstudie Oslo, Car-free Livability Program

Die Fallstudien adressieren verschiedene Aspekte zur Transformation von Mobilität und Verkehr in Bestandsquartieren. Betrachtet werden insgesamt 12 Fälle, die bereits abgeschlossen sind oder sich aktuell in der Umsetzung befinden.

Anhand der Beispiele sollen Herausforderungen verständlich gemacht werden, denen sich Planer:innen, Behörden und Stakeholder bei Mobilitätsprojekten stellen. Es geht darum, einen Überblick über das jeweilige Quartier, die Initiatoren des

Projektes und den allgemeinen Projektrahmen zu gewinnen.

Die Projekte werden anhand ihrer ursprünglichen Zielsetzungen, der geplanten sowie umgesetzten Maßnahmen, ihrer Wirkung und dem Prozessverlauf beschrieben. Speziell sollen der Einbezug der Bürger:innen und die Evaluation der getroffenen Maßnahmen betrachtet werden. Letztlich wird die Übertragbarkeit von Erkenntnissen auf andere Kontexte eingeschätzt.



Abb. 22: Fallstudie Offenbach, Nordend



Abb. 23: Fallstudie München, Schießstattstr.



Abb. 24: Fallstudie Hamburg, Ottensen



Abb. 25: Oslo, Granland

Die Fallstudien werden anhand folgender Kriterien vorausgewählt:

- Autoreduktion als (Teil-)Ziel des Projektes
- Quartiersbezug ähnlich wie aqt
- Lokalisiert in Deutschland oder Europa
- Ausreichendes Datenmaterial verfügbar.



Abb. 26: Status Quo im Quartier Südliche Au, Edlingerstraße

Forschungsmethoden

Im folgenden Kapitel werden die angewendeten quantitativen und qualitativen Forschungsmethoden beschrieben. Dabei werden die wichtigsten Ergebnisse je Quartier zusammengefasst vorgestellt. Die detaillierten Einzelauswertungen können bei Interesse an der Professur für Urban Design auf Nachfrage eingesehen werden.

Methode: Zählung parkender Fahrzeuge

Die Zählung parkender Fahrzeuge über einen Tag dient zur Erfassung der zeitlichen Verteilung der Parkraumnachfrage sowie der Anteile der Dauer-, Langzeit-, Mittel- und Kurzzeitparkenden. Auf einer festgelegten Route notieren die Studierenden stündlich von 7 Uhr bis 19 Uhr die Kennzeichen der parkenden Kraftfahrzeuge, ordnungswidriges Abstellen sowie Anwohnerparkausweise. Die Daten dienen rein zu Forschungszwecken.

Südliche Au – Parkraumerhebung

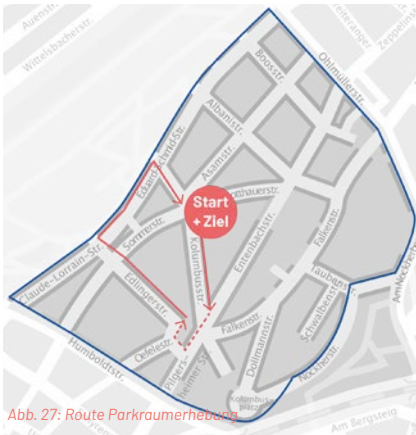


Abb. 27: Route Parkraumerhebung

Für jede der betrachteten Straßen gilt Parkraumbewirtschaftung. Im Erhebungszeitraum besitzen die meisten Autos einen Anwohnerparkausweis, nur wenige Pkw werden mit Parkschein abgestellt. Nur ein kleiner Anteil des Besucherverkehrs fährt folglich mit dem Auto ins Quartier. Darüber hinaus werden 70% der parkenden Fahrzeuge im Zeitraum der Zählung nicht bewegt und deshalb als Dauer- bzw. Langzeitparkende eingestuft.

Es ist zu vermuten, dass die meisten Anwohner:innen im Quartier ihr Auto im Alltag kaum benötigen und es vor allem gelegentlich für bspw. Wochenendausflüge oder Urlaubsreisen nutzen – eine These, die sich durch die Interviews bestätigen lässt.

Bei der Kategorisierung von Falschparkenden lässt sich am häufigsten verzeichnen, dass Fahrzeuge auf dem Gehweg parken. Insbesondere der Straßenquerschnitt der Edlingerstraße lässt beidseitiges Parken am Fahrbahnrand nicht zu. Die Mitbenutzung des Gehwegs ist zwar nicht erlaubt, wird jedoch geduldet. Dies führt zur Einschränkung von Passant:innen, vor allem derer mit größerem Platzbedarf bspw. durch Mitführen von Kinderwagen oder Rollstuhl. Des Weiteren parken einige Fahrzeuge in Einfahrten, Feuerwehruzufahrten oder im Halteverbot.

Viele davon sind Handwerker:innen oder Pflegedienstleister, die kurzzeitig parken und nahe des jeweiligen Einsatzorts keinen regulären Parkplatz finden. Insbesondere am Morgen werden parkende Autos im Halteverbot beobachtet. Da sie innerhalb weniger Stunden wegfahren, könnte es sich hierbei um Pendler:innen handeln, welche abends keinen regulären Parkplatz finden.

Einige Fahrzeuge haben weder Anwohnerparkausweis noch Parkschein. Da ein Parkschein jedoch auch digital erworben werden kann, lässt sich in diesem Fall keine Auswertung vornehmen.

Erkenntnisse für die Edlinger Straße

Vermaßter Straßenquerschnitt



Abb. 28: Straßenraumaufteilung

Nutzungsrealität



Abb. 29: Parken unter Mitbenutzung des Gehsteigs

Ergebnisse der Parkraumerhebung

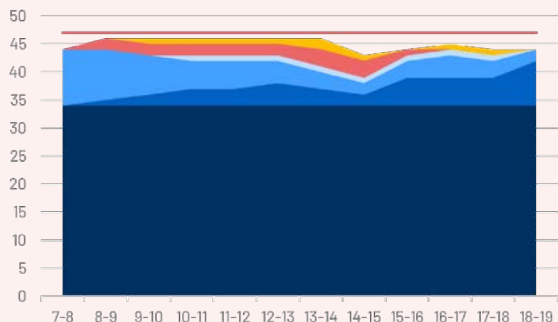


Abb. 30: Auswertung der Parkraumerhebung

- Kurzzeitparkende
- Mittlere Parkdauer
- Langzeitparkende
- Parkdauer vor 7 Uhr beginnend
- Parkdauer nach 19 Uhr endend
- Dauerparkende
- Kapazität

Walchenseeplatz – Parkraumerhebung



Abb. 31: Route Parkraumerhebung

Auch am Walchenseeplatz wird der Parkraum in allen Straßen bewirtschaftet. Zumeist gibt es Mischparken (Anwohnerparken oder Tarif) und bei zu geringem Straßenquerschnitt Parkverbotszonen, im betrachteten Abschnitt entlang der Deisenhofer Straße ist Kurzzeitparken mit Parkscheibe oder Anwohnerparken zulässig.

Entlang der Untersbergstraße lässt sich mit 36 % und 32 % der geringste Anteil an Langzeit- bzw. Dauerparkenden feststellen. Weiterhin sind im betrachteten Abschnitt ganztags freie Parkplätze zu finden. Im Vergleich zur Südlichen Au wird im Quartier ein etwas geringerer Parkdruck ermittelt.

In den Wohnstraßen um den Walchenseeplatz, der Bayrischzeller Straße und der Landstraße sind jedoch auch viele der straßenbegleitenden Parkplätze ganztags belegt, der Anteil an Langzeit-

bzw. Dauerparkenden beträgt 50 % bzw. 64 %. Fast alle erhobenen Pkw in diesem Bereich besitzen einen Anwohnerparkausweis. Daraus lässt sich schließen, dass der Besucherverkehr in den Wohnstraßen relativ gering ist.

Im betrachteten Abschnitt der Deisenhofer Straße beträgt der Anteil an Dauerparkenden 46 %. Ähnlich wie in der Untersbergstraße finden sich jedoch auch hier ganztags freie Parkplätze.

Als Grund für das Falschparken wird am häufigsten angegeben, dass der Pkw weder Anwohnerparkausweis noch Parkschein besitzt oder im Kurzzeitparkbereich die Parkzeit überschritten wird. Nur vereinzelt kann Parken auf dem Fußweg oder in einer Einfahrt festgestellt werden. Aufgrund der Möglichkeit des digitalen Parkscheins, kann hier ebenso keine Auswertung erfolgen.

Erkenntnisse für den Walchenseeplatz/Landstraße

Vermaßter Straßenquerschnitt

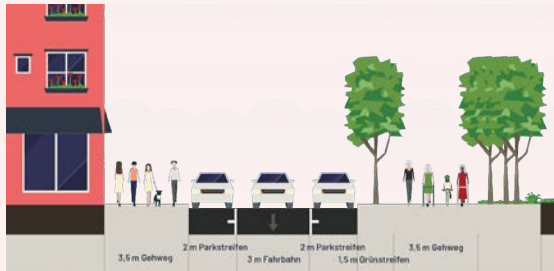


Abb. 32: Straßenraumaufteilung

Nutzungsrealität



Abb. 33: Beidseitiges Parken

Ergebnisse der Parkraumerhebung

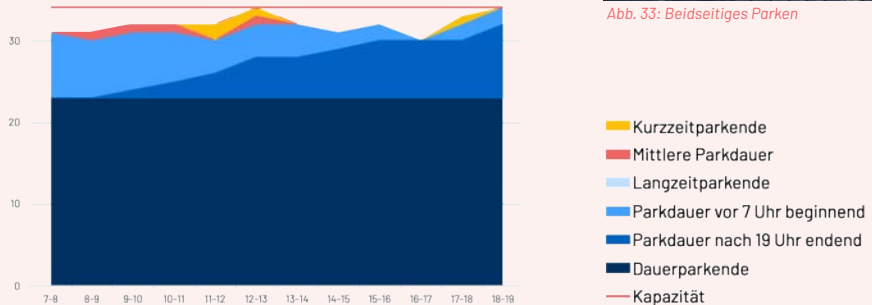


Abb. 34: Auswertung der Parkraumerhebung

Methode: Mapping

Parallel zu der Parkraumerhebung werden beide Quartiere eingehend beobachtet und diese Beobachtungen auf Karten festgehalten. Zu den Mapping-Methoden zählen Verhaltensbeobachtung, Tracing (Bewegung im Raum nachzeichnen), Tagebuchnotizen, Zählen (u.a. Sitzgelegenheiten, Tiefgarageneinfahrten, Mikromobilität, Fahrradparken), Testspaziergang und Fotografie (u.a. Störungen und Barrieren, Aneignung des öffentlichen Raums, Orte mit Aufenthaltsqualität) (vgl. Gehl, Svarre 2013). Insbesondere bei der Verhaltensbeobachtung sowie beim Tracing lässt sich beobachten, wie Fußgänger:innen und Radfahrende sich im öffentlichen Raum bewegen, wo sie verweilen und wo nicht.

Südliche Au – Mapping



Abb. 35: Fokussorte des Mappings

Die Untersuchung gibt Aufschluss über die Aufenthaltsqualität bzw. die Nutzung bestimmter Orte und Plätze im Quartier. Dabei zeigt sich, dass bestimmte Faktoren die Art der Nutzung jener Räume stark beeinflussen, beispielsweise etwa die Verkehrsmenge und Straßenraumaufteilung, ein öffentliches Straßenraummobil sowie gestaltete und geschützte Wartebereiche.

Kolumbusplatz:

Mit Bushaltestellen und der U-Bahnstation ist der Kolumbusplatz ein zentraler Umstiegsort für den ÖPNV. Für Fuß- und Radverkehr stellt der Platz einen Transitraum dar, Bewegungsmuster dieser Verkehrsarten sind dem motorisierten Verkehr stark untergeordnet. Überquert wird die Falkenstraße von Fußgänger:innen lediglich an der Ampel. Trotzdem lässt sich feststellen, dass manche Personen sich dort

ebenso länger aufhalten, vor allem im Café gegenüber des U-Bahn-Aufgangs Falkenstraße. Wartende Personen sind hauptsächlich in der Nähe der Bushaltestellen zu sehen, sowohl in den Bushäuschen als auch angelehnt an der Hauswand des Cafés.



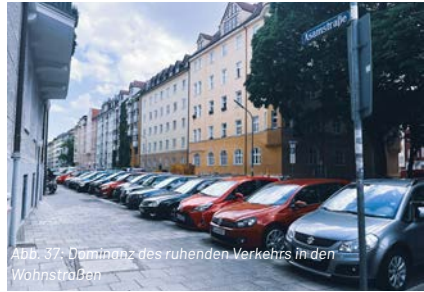
Abb. 36: Außengastronomie an der U-Bahn-Station Kolumbusplatz, Ecke Falkenstraße

Schlotthauerplatz:

An der Kreuzung Schlotthauer Straße – Sommerstraße, dem sog. Schlotthauerplatz, ist unterdessen eine hohe Frequentierung von Radfahrer:innen gegeben, besonders entlang der Achse Sommerstraße/ Asamstraße. Von Fußgänger:innen hingegen wird die Achse Kolumbusplatz – Isar stark frequentiert. Um den Schlotthauer Platz herum ist der Gehweg breiter, einige Personen verweilen für ein Gespräch. Die Wohnstraßen sind jedoch stark durch den ruhenden Verkehr belastet. Hier bietet sich ungenutztes Potential für mehr Aufenthaltsqualität und einen Begegnungsort im Quartier.

Entenbachplatz:

Ebenso stark von Radfahrer:innen frequentiert sind Albani- und Entenbachstraße. Von mehreren Fußgänger:innen wird diese Straßenkreuzung schräg überquert und die Fahrbahn als Gehweg genutzt. Die kleine Platzsituation an der Kreuzung Schlotthauerstraße / Entenbachstraße, der sogenannte Entenbachplatz, geht in der Dominanz des ruhenden Verkehrs unter, bietet aber Potential für mehr Aufenthaltsqualität. Aktuell gibt es dort bereits Straßenbegleitgrün und zwei Bänke – eine gegenüber des Wohnstifts und eine im zentralen Kreuzungsbereich unter einem Baum, die von Personen im Beobachtungszeitraum genutzt werden.



Falkenstraße – Ohlmüllerstraße:

Sowohl im Kreuzungsbereich als auch im Straßenverlauf zeigen sich Falkenstraße und Ohlmüllerstraße als laute und stark befahrene Transiträume ohne Möglichkeiten des längeren und ansprechenden Aufenthalts. Neben dem motorisierten Verkehr zeigt sich zugleich eine hohe Frequentierung von Fuß- und Radverkehr. Die mittig liegende Tramstation wird nicht nur über die vorgesehenen Ampelübergänge erreicht, sondern ebenso durch illegale Querungen der Straße. Die Personen, die sich hier aufhalten, warten in der Regel ausschließlich auf die Tram.

Walchenseeplatz – Mapping



Bei der Betrachtung der vier Kreuzungen können Gemeinsamkeiten, und Unterschiede der Straßenraumnutzung und Aufenthaltsqualität festgestellt werden. Ausgehend von der Beobachtung, wo und wie die Menschen laufen, stehen oder Rad fahren, lassen sich durchaus Muster erkennen.

Untersbergstraße –Deisenhofener Straße:

Rund um die Kreuzung herrscht reger Verkehr. Neben zahlreichen Kreuzungsüberquerungen von motorisiertem Verkehr, Fuß- und Radverkehr befindet sich hier die U-Bahn-Station Untersbergstraße mit Ein-/Aufgängen. Aufenthaltsqualität gibt es hier weniger; es dominiert eine hohe Geschwindigkeit und Frequenz. Wartende Verkehrsteilnehmer:innen werden an den Ampeln beobachtet oder direkt vor den Geschäften an den Straßenecken. Einige Personen eignen sich den öffentlichen Raum hier an. Zum Beispiel

dient ein Stromverteilerkasten am Gehweg als Stehtisch für die Kaffeepause zweier Friseur:innen. Sitzgelegenheiten oder Außengastronomie, die zu mehr Aufenthaltsqualität beitragen würde, gibt es aber nicht.



Deisenhofener Straße – Heimgartenstraße:

Die Kreuzung ist ein stark befahrener Transitraum, der motorisierte Verkehr dominiert. Fußgänger:innen und Radfahrende überqueren die Grüninsel an verschiedenen Stellen und weichen dabei auch auf die Fahrbahn aus, da es keine eingerichtete Querungsmöglichkeit gibt. Nahe der Kreuzung liegt die Stadtteilbibliothek, wovon sich einige Personen, in Grüppchen stehend, unterhalten. An der Straßenecke Richtung Heimgartenstraße ist der Gehweg breiter und eine Bank aufgestellt, die rege genutzt wird.

Walchenseeplatz:

Rund um den Walchenseeplatz ist es ruhig. Der Platz wird hauptsächlich von Fußverkehr und gelegentlich Radverkehr frequentiert. Personen gehen mit ihrem Hund oder einem Kinderwagen spazieren, sitzen auf den Bänken um den Buberl Brunnen, inmitten der Wiese oder im Café an der Ecke Rotwandstraße – Walchenseeplatz. Kinder spielen auf dem Spielplatz. Einige Personen lesen, hören Musik oder unterhalten sich leise. Der Walchenseeplatz hat eine wichtige Freiraumfunktion im Quartier und weist hohe Aufenthaltsqualität auf. Durch Hecken und Baumreihen ist der Platz von den umgrenzenden Straßenräumen abgeschirmt, dort prägt der ruhende Verkehr den Straßenraum.



Abb. 42: Dominanz des ruhenden Verkehrs in den Wohnstraßen



Abb. 43: Sozialer Treffpunkt am Walchenseeplatz

Untersbergstraße – Perlacher Straße:

Die Kreuzung ist etwas weniger stark befahren, wird neben dem motorisierten Verkehr ebenso von Fuß- und Radverkehr sowie Bussen genutzt. Sofern Verkehrsteilnehmer:innen anhalten, dann meist, um auf die Grünphase zu warten. Andere warten an den Bushaltestellen. An der Ecke Perlacher Straße/ Valeppstraße befindet sich der Gasthof Schinkenpeter mit großem gestalteten Außenbereich. Vom Straßenraum abgegrenzt durch eine Mauer stehen hier konsumgebundene Sitzgelegenheiten zur Verfügung.

Fahrräder, Roller, Scooter, Mobiliar:

Im Rahmen des Mappings werden ebenso abgestellte Fahrräder, Lastenräder, E-Scooter, Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum und Garagen- sowie Tiefgarageneinfahrten erhoben. Als Sitzgelegenheiten dienen neben Bänken auch Mauern und Mobiliar der Gastronomie. Die meisten Fahrräder werden in Innenhöfen abgestellt, ein vermehrtes Abstellen von Rollern, Rädern und Motorrädern auf Gehwegen wurde entlang der Deisenhofener Straße und um die U-Bahn-Station beobachtet.

Methoden: Qualitative Interviews

Am zweiten Erhebungstag werden qualitative Interviews geführt. Auf Grundlage eines standardisierten Leitfadens können sowohl Bewohner:innen als auch Besucher:innen im Quartier befragt werden. Als Befragungsorte dienen die vier Orte je Quartier, welche auch beim Mapping im Fokus stehen. Einleitend werden Fragen zu Aufenthalts- und Lebensqualität im Quartier gestellt. Daran schließen sich Fragen zum individuellen Mobilitätsverhalten an. Je nachdem, welche Verkehrsmittel die Befragten zur Nutzung angeben, werden sie verstärkt zu Auto-, ÖPNV-, Rad- oder Fußgängerfreundlichkeit der Infrastruktur und Angebote befragt. Letztlich wird das jeweilige Interview mit einigen statistischen Fragen abgeschlossen. Interviews werden von ca. 9:00 Uhr bis etwa 17:00 Uhr geführt. Die Erhebung ist nicht repräsentativ.

Südliche Au – Qualitative Interviews

Die Befragten sind größtenteils Anwohner:innen und nutzen die Befragungsorte täglich, hauptsächlich kommen sie zu Fuß, je zu einem kleinen Teil mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Verhältnis von männlichen zu weiblichen Befragten beträgt 17:16.

Die Befragten äußern sich generell positiv über die Verkehrsanbindung des Quartiers, insbesondere mit dem ÖPNV. Trotzdem sind nur wenige bereit, auf die Nutzung ihres privaten Pkw zu verzichten. Diesbezüglich werden zwei Gründe genannt: Zum einen sei das Carsharing in der Stadt noch zu verbessern, vor allem aber seien die Menschen an Wochenenden und Feiertagen für weitere Strecken mit dem Auto unterwegs.

Alternative Verkehrsmittel, um diesen Bedarf zu decken, werden als unzureichend angesehen. Die Befragten beschreiben das Viertel mit Begriffen wie „schön“, „ruhig“ und „familiär“.

Was schätzen Sie in dem Quartier in Bezug auf Mobilität?



Abb. 44: Auswertung der Befragung zur Verkehrsanbindung

Die Humboldtstraße, der Kolumbusplatz Nord und die Falkenstraße werden als die lautesten Gebiete beschrieben, die anderen Gebiete, beispielsweise die Nebenstraßen und der Schlotthauerplatz, werden im Allgemeinen als ruhig angesehen. Erwähnenswert ist, dass die Meinungen zum Isar Park zum Teil weit auseinandergehen. Während einige Leute ihn als den ruhigsten Ort im Quartier betrachten, sehen ihn andere als den lautesten Ort im Quartier.

Wo ist es im Quartier besonders laut, wo besonders leise?

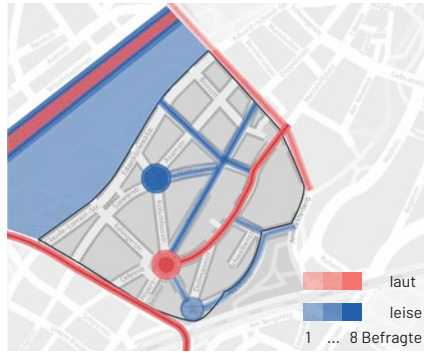


Abb. 45: Auswertung der Befragung zur Lautstärke

Auf die Frage: **Was wünschen Sie sich in der Freizeit, um sich im Quartier noch lieber aufzuhalten?** antworten die Befragten sehr unterschiedlich. Die meisten Befragten verweisen jedoch im Zusammenhang mit ihren Freizeitbedürfnissen auf fehlende Sitzgelegenheiten und wünschen sich mehr Grünflächen. Aus den weiteren Angaben lässt sich schlussfolgern, dass es im Quartier selbst einen Mangel an attraktiven und diversen Freizeitmöglichkeiten gibt.

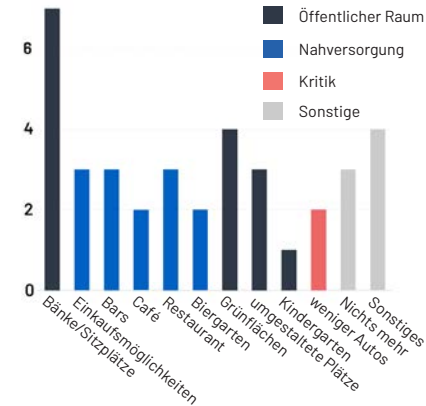


Abb. 46: Auswertung der Befragung zu gewünschten Angeboten

Trotz der Erwähnung von „zu vielen Parkplätzen“ und „zu vielen Autos“ in den Interviews ist mehr als ein Drittel der Befragten mit der derzeitigen Situation zufrieden. Obwohl es eine Reihe von Problemen mit Autos und Aufenthaltsorten gibt, sind nur wenige der Befragten der Meinung, dass der gegenwärtige Zustand geändert werden müsse.

Mit welchen Worten würden Sie diesen öffentlichen Raum beschreiben?

Schlotthauerplatz:

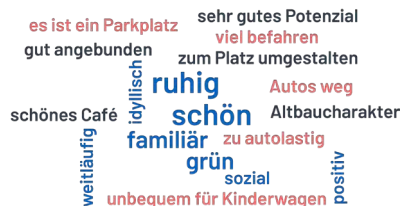


Abb. 47: Auswertung der Befragung zur Ortsbeschreibung

Walchenseeplatz – Qualitative Interviews

Die Befragten sind zum großen Teil Bewohner:innen des Quartiers. Befragte Besucher:innen nennen als Grund für den Besuch häufig, im Quartier ihre Freizeit zu verbringen. Die meisten Befragten passieren die Befragungs-orte täglich oder mindestens mehrmals die Woche. Hauptsächlich kommen die Befragten zu Fuß, zu kleineren Teilen auch mit der U-Bahn oder dem Auto, nur wenige mit dem Fahrrad. Von 43 Befragten sind 20 Personen männlich, 22 weiblich, eine:r bleibt ohne Angabe. Es wurden Personen im Alter von 13 bis 86 Jahren befragt.

Wie sind Sie gerade ins Quartier gekommen?

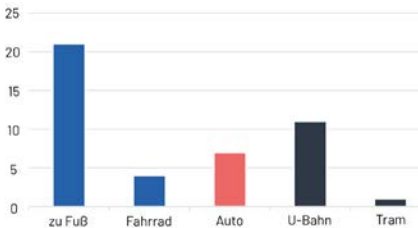


Abb. 48: Auswertung der Befragung zur Verkehrsmittelwahl

Die Befragten äußern sich mehrheitlich positiv über die Verkehrsanbindung des Quartiers, insbesondere den U-Bahn-Anschluss und geben an, viele ihrer Wege innerhalb des Quartiers sowie in der Stadt München zu Fuß zurückzulegen, mit dem Fahrrad oder mittels der ÖPNV-Angebote.

Dennoch steht der Mehrheit der Befragten ein Auto zur Verfügung, dass sie gelegentlich nutzen. Vorwiegend wird es für Wege außerhalb der Stadt genutzt, bspw. für Urlaube oder Ausflüge am Wochenende oder an Feiertagen. Carsharing nutzt keine:r der Befragten regelmäßig.

Steht Ihnen ein Auto regelmäßig zur Nutzung zur Verfügung?

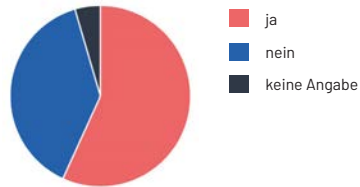


Abb. 49: Auswertung der Befragung zur Pkw-Verfügbarkeit

Etwa ein Drittel der Befragten würden mit großer Wahrscheinlichkeit auf das eigene Auto verzichten, wenn sich alternative Mobilitätsangebote verbessern. Ausschlaggebend für einen Umstieg sind u.A. die steigenden Unterhaltskosten.

Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie auf Ihr Auto verzichten würden, wenn andere Mobilitäts Optionen besser werden (n=46)?

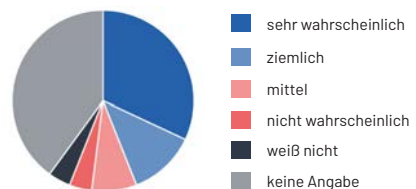


Abb. 50: Auswertung der Befragung zum Autoverzicht

Als Grund, warum bisher noch nicht auf das eigene Auto verzichtet wird, werden am häufigsten die teils hohen Kosten für ÖPNV-Tickets und -Abonnements genannt. Bei dauerhaften und günstigen

Angeboten hingegen, wie dem 9 Euro Ticket, und einer Verbesserung des ÖPNV (Pünktlichkeit, regionsübergreifendes Tarifsystem) wären mehrere Befragte bereit, auf ihren PKW zu verzichten.

Bei Fragen zu ihrem Wohnumfeld fällt auf, dass sich die Mehrheit der Befragten sehr mit ihrem Quartier identifiziert und mit ihrem Lebensumfeld zufrieden ist. Als besonders laute Orte werden die Tegernseer Landstraße, Untersbergstraße und Deisenhofer Straße genannt, als besonders leise hingegen die Nebenstraßen und Freiräume hervorgehoben, genannt werden neben dem Walchenseeplatz ebenso der Weißenseepark und das neugestaltete Agfa-Gelände.

Wo ist es im Quartier besonders laut, wo besonders leise?

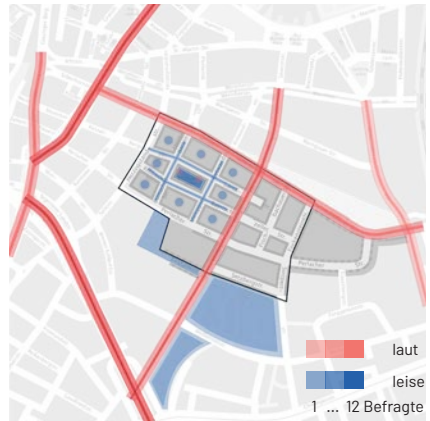


Abb. 51: Auswertung der Befragung zur Lautstärke

Kleinräumigere Beschreibungen des öffentlichen Raums, bspw. am Walchenseeplatz, fallen jedoch ambivalent aus. So bemängeln einige der Befragten z.B. die Sauberkeit des öffentlichen Raums und das Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit sowie die stark besparkten Straßen. Andere wünschen sich eine höhere Sicherheit und einen größeren Aktionsraum für Kinder.

Welche drei Worte würden Sie wählen, um diesen öffentlichen Raum zu beschreiben? Walchenseeplatz

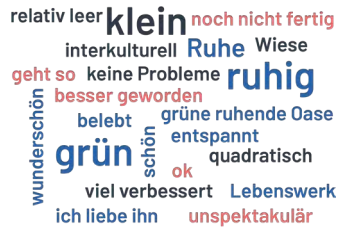


Abb. 52: Auswertung der Befragung zur Ortsbeschreibung



Abb. 53: Datenanalyse und Formulieren von Problemstatements

Analyse

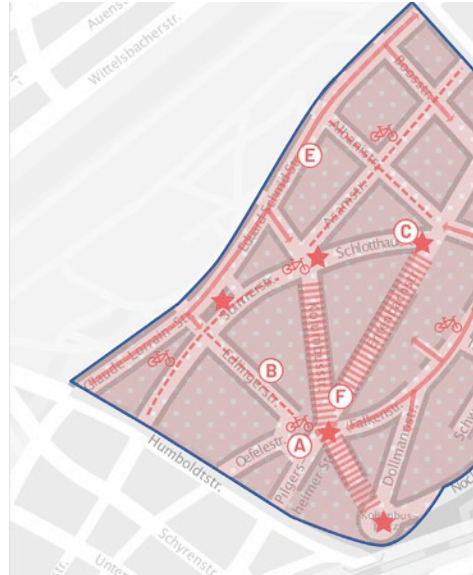
Im Sinne des Diamonds-Modells werden die in der ersten, divergierenden Phase gesammelten Daten in der zweiten, konvergenten Phase strukturiert, zusammengefasst und bewertet. Aus den wichtigsten Erkenntnissen erstellen die Studierenden Problem-Statements, die sie mit Beschreibungen, Datenverweisen und Fotos ergänzen.

Problemstatements – Südliche Au

A **Fahrradstellplatzsituation:**
Es mangelt an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. So werden Gehwege und Grünflächen zweckentfremdet.

B **Verfügbarkeit von Car-Sharing Fahrzeugen und dafür bestimmte Stellplätze:**
Die Nachfrage für Car-Sharing wird durch das bestehende Angebot nicht gedeckt. Car-Sharing Fahrzeuge und private Pkws stehen hinsichtlich des vorhandenen Parkraums in Konkurrenz. Die Stellplatzproblematik zeigt sich durch unrechtmäßig abgestellte Fahrzeuge.

C **Fehlende attraktive und intergenerationelle Begegnungsorte im Quartier:**
Im Quartier sind vereinzelt Grün- und Freiräume vorhanden, welche zum Teil mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet sind. Durch die fehlende Attraktivität der Umgebung sowie unvorteilhafte Anordnung des Sitzmobiliars laden sie aber nicht unbedingt zum Verweilen ein. Im Quartier sind viele Familien mit Kindern ansässig. Nächstgelegene Spielmöglichkeiten finden sich jedoch erst im Isarpark. Auch den Bedarfen der Anwohner:innen des Seniorenwohnheims werden die Freiräume nicht gerecht. Es fehlt an attraktiven Begegnungsorten für nachbarschaftlichen Austausch.



Diese Statements beziehen sich auf das gesamte Quartier:

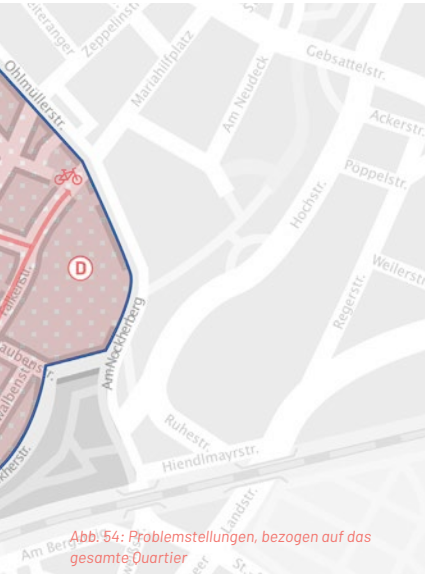


Abb. 54: Problemstellungen, bezogen auf das gesamte Quartier

D **Problembewusstsein für MIV-dominierende Mobilität im Quartier:**

Ein Großteil der vor Ort befragten Personen äußert sich zufrieden über die vorhandenen Einrichtungen und schätzt die familiäre Atmosphäre des Quartiers. Obwohl Probleme bezüglich Parkraum und Aufenthaltsräumen gesehen werden, sind nur wenige der Befragten der Meinung, dass der gegenwärtige Zustand geändert werden muss.

E **Dominanz von dauergeparkten Autos:**

Der hohe Anteil an dauergeparkten privaten Pkw blockiert zum einen den Parkraum für Car-Sharing Fahrzeuge und repräsentiert zum anderen eine Privatisierung des öffentlichen Raums. Das verstärkte Dauerparken deutet auf eine geringe Nutzung privater Fahrzeuge im Alltag hin.

F **Flächenverteilung und bedarfsgerechte Raumnutzung durch verschiedene Mobilitätsformen und Nutzungen:**

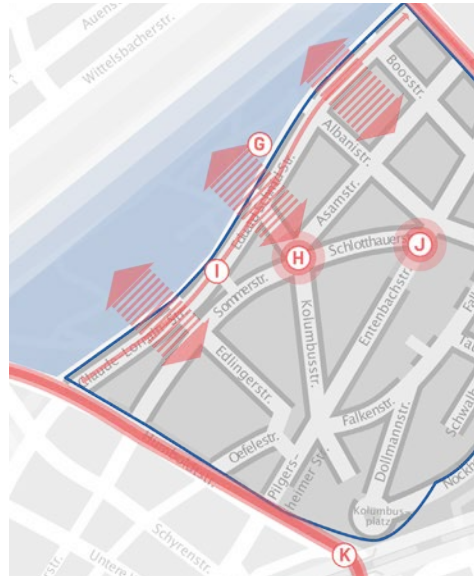
Die aktuelle Straßenraumteilung ist auf den MIV ausgerichtet. Eine Umverteilung der Flächen zugunsten aktiver Mobilität würde eine bedarfsgerechtere Raumnutzung mit mehr Grün und Aufenthaltsqualität ermöglichen.

Problemstatements – Südliche Au

G **Fehlender Zusammenhang der Grünverbindungen:**
Der IsarPark ist ein beliebter öffentlicher Freiraum am nord-westlichen Rand des Quartiers. Die Grünflächen und Aufenthaltsräume innerhalb des Geländes sind jedoch fragmentiert und weisen keine ablesbare Raumstruktur auf.

H **Unzugängliche Gehsteige am Schlotthauerplatz:**
Die Bordsteine sind nicht abgesenkt, wodurch Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Familien mit Kinderwagen den Platz erschwert passieren können. Oft weichen sie deshalb schon früher auf die Straße aus, wodurch sie vom Kfz-Verkehr gefährdet werden.

I **Unübersichtlicher Straßenraum und Verkehr mit überhöhter Geschwindigkeit Eduard Schmidt-Straße/Claude Lorrain-Straße:**
Die beiden Straßen trennen das Quartier im Nordenwesten von den Isarauen. Durch das hohe Parkaufkommen, die geradlinige Verkehrsführung und schnell fahrende Kfz entsteht eine unübersichtliche Situation, die die Straßenquerung erschwert. Dies ist gravierend, weil die Isarauen bei den Anwohner:innen als Aufenthaltsort beliebt sind.



Diese Statements betreffen bestimmte Orte im Quartier:

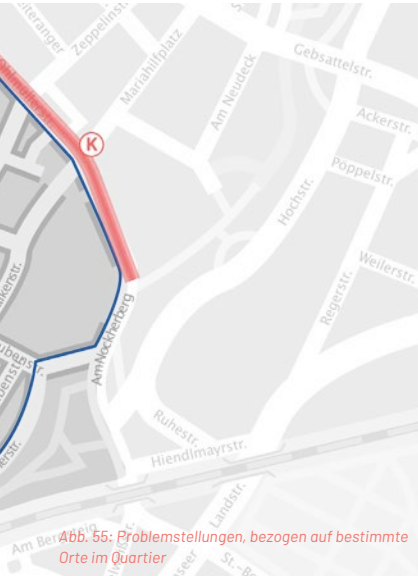


Abb. 55: Problemstellungen, bezogen auf bestimmte Orte im Quartier



Zugang von Senior:innen und Mobilitätseingeschränkten Personen im Areal um das Wohnstift am Entenbach:

Um die Situation für Senior:innen und Mobilitätseingeschränkte im Quartier zu verbessern, werden barrierefreie Gehwege und Kreuzungen, zusätzliche Sitzgelegenheiten sowie Aufenthaltsorte benötigt. Besonders gefährlich ist das Überqueren der Falkenstraße aufgrund des Verkehrsaufkommens. Der IsarPark zählt zu den wichtigsten lokalen Freiräumen. Auf dem Weg zwischen Isar und Wohnstift befinden sich nur zwei Sitzgelegenheiten, der Zugang zum Isarufer ist aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit nicht barrierefrei.



Hohes Verkehrsaufkommen in den Hauptstraßen Humboldtstraße/Ohlmüllerstraße:

An den beiden Hauptstraßen des Quartiers besteht ein hohes Verkehrsaufkommen. Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr sind eingeschränkt. Die vom Verkehr verursachte Emissionsbelastung kann sich negativ auf die Gesundheit der Anwohner:innen auswirken. Durch fehlende Begrünung, Versiegelungsgrad und Verkehr entstehen im Sommer Hitzeinseln.

Problemstatements – Walchenseeplatz

A

Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr an der Deisenhofener Straße/Heimgartenstraße:

Entlang der Deisenhofener Straße mangelt es an Fußgängerquerungsmöglichkeiten. Insbesondere zwischen der Deisenhofener und der Heimgartenstraße gibt es keinen geeigneten Übergang. Aufgrund fehlender Infrastruktur überqueren Fuß- und Radverkehr die Grünflächen oder weichen auf die Fahrbahn aus und werden dort durch den Kfz-Verkehr gefährdet.

B

Problembewusstsein für MIV-dominante Mobilität im Quartier:

Die parkenden Autos im Straßenraum mindern Lebensqualität und Aufenthaltsqualität im Quartier. Den Bewohner:innen ist das Potenzial nicht bewusst, den Straßenraum alternativ nutzen zu können, sie sehen das Abstellen von Kfz im öffentlichen Raum als Selbstverständlichkeit an. Ziel soll sein, den Menschen zu zeigen, wie ihre Nachbarschaft mit weniger Autos aussehen könnte und welche Vorteile damit verbunden sind.

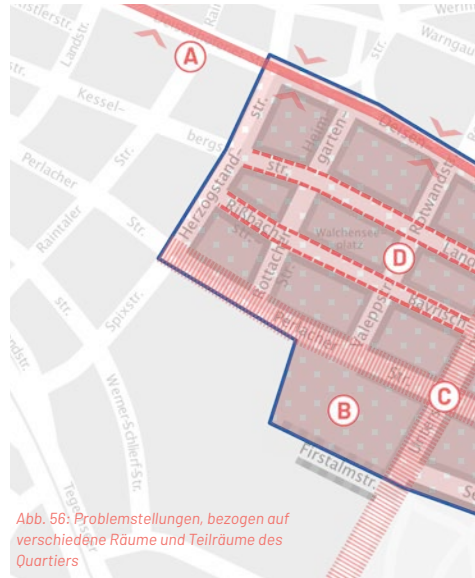


Abb. 56: Problemstellungen, bezogen auf verschiedene Räume und Teilräume des Quartiers

Diese Statements betreffen die verschiedenen Straßenräume im Quartier:



C **Fehlen von Verweilmöglichkeiten entlang der Perlacher Straße und Untersbergstraße:**

Entlang der Perlacher Straße sowie der Untersbergstraße gibt es keine Sitzgelegenheiten. Überdies mangelt es an sozialen Treffpunkten und Aufenthaltsqualität innerhalb der Straßenräume, weshalb die Menschen die Straßen lediglich als Transiträume nutzen. Neben Konsumfreien Aufenthaltsmöglichkeiten wünschen sich einige Anwohner:innen mehr gastronomische Einrichtungen mit Außensitzbereichen.

D **Dominanz Dauerparken in der Bayrischzeller Straße/Landstraße:**

Besonders in den Wohnstraßen um den Walchenseeplatz findet sich ein hoher Anteil an dauergeparkten Fahrzeugen. Viele Autos werden im öffentlichen Raum geparkt und nur selten bewegt. Neben der Beanspruchung des öffentlichen Raums durch private Fahrzeuge entstehen im Sommer Hitzeinseln. Die seltene Nutzung der privaten Pkws bietet Potenzial für den Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote, z.B. Car-Sharing oder Mikromobilitätslösungen.

Diese Statements beziehen sich auf den Walchenseeplatz:

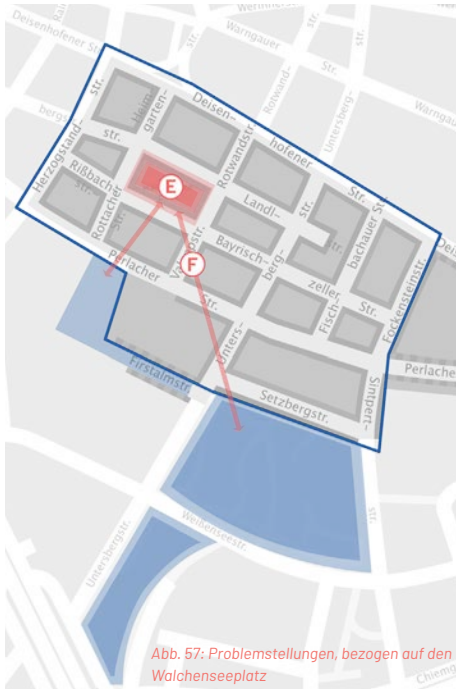


Abb. 57: Problemstellungen, bezogen auf den Walchenseeplatz

E Geringes Sicherheitsempfinden am Walchenseeplatz:

Auf den Bänken rund um den Buberl Brunnen und unter den dichteren Baum- und Gebüschstrukturen der nördlichen und südlichen Platzseiten treffen sich Gruppen Jugendlicher und Erwachsener zum Trinken. Die Beleuchtung rundum den Platz ist schlecht. Durch die parkenden Autos sind Gehwege schlecht einsehbar. Bäume werfen Schlagschatten. Anwohner:innen und junge Familien fühlen sich beeinträchtigt, klagen über zunehmendes Unbehagen beim Passieren des Platzes, insbesondere am Abend.

F Fehlende Attraktivität und Identität des Walchenseeplatzes:

Der Walchenseeplatz steht hinter dem Weißenseepark und dem Agfa-Park mit seiner vergleichsweise kleinen Spielfläche und der großen, unzonierten Grünfläche hinsichtlich Attraktivität und Aufenthaltsqualität zurück. Da er jedoch einen dritten, hauptsächlich durch Anwohner:innen gut genutzten Grünraum darstellt, bietet sich hier Potenzial, seinen Charakter und seine Nutzbarkeit durch spezifische Angebote und Ausstattung zu entwickeln.



Abb. 58: Konzeption und Präsentation von Ideen für mögliche Interventionen

Ideation & Design Sprint

Basierend auf der Recherche und Analyse werden Ideen entwickelt. Auch eine der bekanntesten Kreativitätstechniken basiert auf einigen Regeln. So geht es darum eine Vielzahl von Ideen in einer bestimmten Zeit zu generieren. Es soll keine Bewertung der Ideen stattfinden und die bereits geäußerten Ideen der Teilnehmer:innen sollen weiter inspirieren.

Der Daylight-Design Workshop

Als Human-Centered-Design Agentur beschäftigt sich Daylight Design mit dem Thema planetary health im Zeitalter des Anthropozäns. Dabei wird die Klimakrise als größte Chance und Möglichkeit für Planetare und menschliche Gesundheit verstanden. So werden Städte zum Beispiel grüner und die Asphaltflächen werden entsiegelt. Durch weniger Autoverkehr sinken die Emissionen. Gleichzeitig bewegen sich Menschen mehr an der frischen Luft. Der geschaffene Raum kann für soziale Aktivitäten genutzt werden. Diese Veränderungen senken das Stresslevel messbar und die körperliche Fitness steigt – Menschen können gesünder leben und gleichzeitig der Klimakrise entgegenwirken.

Dazu muss der Status Quo hinterfragt werden und die Notwendigkeit eines Wandels und dessen Gestaltbarkeit kommuniziert werden. Neue mentale Modelle über Ursache und Wirkung sowie Anregungen zu Verhaltensänderungen im Alltag unterstützen die Transformation. Beispiele aus dem Design Research Prozess von Daylight sind Inspiration und leiten die folgenden Methoden: „How might we ...?“-Fragen und Brainstorming ein.

Zunächst helfen die Fragen, die Problemstatements zu adressieren. Die besten Fragen werden mit ins Brainstorming genommen. Wir befinden uns nun in einer Phase des divergenten Denkens – wir öffnen das Thema erneut für Ideen.



Abb. 59: Input als Auftakt des Design Sprints

Vortrag von:
Julia Schwarzfischer
Daylight Design

Participatory Design
for Planetary Health:
Envisioning Local Change

Dabei gelten die folgenden Brainstorming-Regeln:

1. Wir bewerten später.
2. Wir setzen auf Quantität.
3. Wir fördern wilde Ideen.
4. Wir bauen auf den Ideen anderer auf.
5. Wir konzentrieren uns auf die Fragen und bleiben beim Thema.
6. Wir führen ein Gespräch nach dem anderen und lassen alle Teilnehmenden zu Wort kommen.
7. Wir arbeiten visuell und machen unsere Ideen vorstellbar.

Das Brainstorming erfolgt in den zwei Gruppen – Walchenseeplatz und Südliche Au – und wird jeweils moderiert. Etwa fünf „How might we..?“-Fragen werden je Team bearbeitet. Die Ideen werden gesammelt und nummeriert. Die Session dauert gut eine Stunde und ist wirklich kreativ. Alle Teilnehmenden bringen sich aktiv ein. Die Regeln helfen dabei, viele Ideen auszusprechen und frei zu denken.

Im nächsten Schritt werden die Ideen geclustert. Ähnliche Ideen werden sortiert und kombiniert. Abschließend erfolgt eine Abstimmung der Ideen per Punktevergabe. Die Ideen mit den meisten Punkten gehen in die Konzeption. Schnelle Skizzen werden zeitnah in erste Prototypen verwandelt.

Design Sprints: Ziel eines Design Sprints ist es möglichst schnell aus dem ersten Konzept einen erlebbaren und begreifbaren Entwurf zu formulieren. Dabei kann mit RolePlay, Skizzen, Mockups, etc. gearbeitet werden. Wichtig ist, dass zeitnah ein erstes Proof of Concept stattfinden kann. Im Rahmen von Tests kann die Idee überprüft werden, um sie anschließend zu verfeinern oder auch zu verwerfen.

Noch am ersten Abend stellen die Studierenden ihre Ergebnisse aus Ideation und Design Sprint vor um dann gleich am nächsten Tag mit dem Testen von ersten Interventionen zu starten.



Abb. 60: Inspiration durch Daylight-Design-Projekte



Abb. 61: Ausstellung der Intervention im Quartier Walchenseeplatz

Interventionen

Die Studierenden entwickeln je Quartier zwei Interventionen. Sie testen ihre Prototypen vor Ort im Austausch mit Passant:innen, dem aqt Forschungsteam und eingeladenen Vertreter:innen der Bezirksausschüsse. Am letzten Tag der Summer School versammeln sich Studierende, Anwohner:innen, Vertreter:innen der Bezirksausschüsse und das aqt Forschungsteam zum gemeinsamen Rundgang in den beiden Quartieren. Hier stellen die Studierenden ihre Ergebnisse öffentlich zur Diskussion.

Im Anschluss findet in der Südlichen Au die MCube Speaker Series zum Thema „Zukunft der Quartiere“ statt. Die zur Veranstaltung umgenutzte Parkplatzfläche weckt das Interesse der Anwohner:innen. Neben Inputs von Vertreter:innen der Lokalpolitik, der Architektin und Stadtplanerin Elena von Schirnding de Almeida und des Kommunikationsdesigners Jan Kamensky diskutieren die Studierenden in einer Podiumsdiskussion über die Zukunft und Visionen urbaner Mobilität.

Südliche Au – AUftisch

Problemstatement C

„Fehlende attraktive und intergenerationale Begegnungsorte im Quartier“

Auf Basis eines flexiblen und multifunktionalen Stadtmobiliars entsteht ein temporärer öffentlicher Begegnungsort in der Nachbarschaft.

Leitfragen

1. Wie und wo können Orte geschaffen werden, an denen sich die gesamte Nachbarschaft trifft?
2. Wie kann sich die familiäre Atmosphäre im Quartier in der Freiraumgestaltung wiederfinden?

Konzept

Der Tisch wird auf einem Parkplatz aufgestellt, um für eine alternative Flächenverteilung und -nutzung zu sensibilisieren. Aufenthaltsorte können direkt vor der Haustür entstehen und die Atmosphäre eines Straßenraums merklich verändern. Es soll ein Aufenthaltsort entstehen, der zum Essen, Lesen, Ratschen, Spielen oder Arbeiten einlädt.

Herstellung & Prototyping

Der Tisch wird aus Holzplatten und -böcken sowie Materialboxen hergestellt und erhält vielfältige Funktionen. In den Stauraumboxen sind Geschirr, Bücher, Spiele, etc. vorhanden. Außerdem können die Boxen auch als Tauschboxen verwendet werden. Zur Begrünung dienen Getränkkekästen, die mit Pflanzen aus der Stadtgärtnerei bestückt werden.



Abb. 62: Prototyping des AUftisches vor der Färberei

Der finale AUftisch wird bereits vor dem Interventionstag auf einem Parkplatz vor der Färberei ausprobiert. Damit werden erste Reaktionen der Öffentlichkeit getestet.

Südliche Au – MobiliTETRIS

Problemstatements D & F

„Problembewusstsein über MIV-Dominanz und Straßenraumaufteilung“

Spielerisch sollen Platzbedarfe unterschiedlicher Verkehrsträger und alternative Nutzungsmöglichkeiten von Parkplätzen greifbar gemacht werden.

Leitfragen

1. Wie kann das Bewusstsein für eine notwendige Umgestaltung des öffentlichen Raumes gestärkt werden?
2. Welche Ideen helfen den Menschen, sich eine neue Gestaltung der Straßenräume besser vorstellen zu können?

Konzept

Auf der Fläche eines Parkplatzes entsteht eine 2D-Mobilitätsstation. Die Mitspieler:innen können die Fläche schließlich individuell mit Verkehrsträgern und Stadtmobilar bestücken. Mit dem Spiel sollen die Menschen einerseits ermutigt werden, sich an der Intervention zu beteiligen. Bedürfnisse der Mitspieler:innen werden spielerisch mitgeteilt. Andererseits werden die reale Flächeninanspruchnahme unterschiedlicher Verkehrsträger und alternative Nutzungsmöglichkeiten vermittelt.

Herstellung & Prototyping

Der Flächenverbrauch verschiedener Mobilitätsformen wird durch Pappschablonen im Maßstab 1:1 dargestellt. Neben einem Auto stehen Fahrräder, Lastenräder, E-Scooter, Sitzgelegenheiten und Grünpflanzen zur Wahl.



Abb. 63: Prototyping des MobiliTETRIS vor der Färberei

Umsetzung



Ort & Zeitplan: Beide Interventionen werden am 23.09.2022 zeitgleich und in Sichtweite

voneinander aufgebaut. Für die Interventionen werden Parkplätze an der Kreuzung Schlotthauerstraße/Entenbachstraße ausgewählt.



Reaktionen & Austausch:

Die meisten Gespräche werden mit Senior:innen geführt, die meisten Gesprächspartner:innen sind Frauen. Unter den älteren Teilnehmer:innen neigen viele dazu, ihr Auto abzugeben oder besitzen keines, während jüngere Gesprächspartner:innen häufiger über ein Auto verfügen. Die meisten Gesprächspartner:innen sind sich der Notwendigkeit bewusst, die Nutzung von Privatfahrzeugen zu reduzieren, fordern jedoch zuverlässigere Alternativen, um auf diese verzichten zu können. Viele nennen in diesem Zusammenhang ein verlässlicheres Carsharing-Angebot. Andere Teilnehmer:innen erklären wiederum, dass sie ihr Auto auf keinen Fall abschaffen würden.



Beobachtungen: Die Interventionen finden von Passant:innen und Radfahrer:innen starke

Beachtung. Viele von ihnen bleiben stehen, um sich über das Projekt zu informieren. Einige Autofahrer:innen werden ebenfalls langsamer, halten aber nicht an. Bei den Mitspieler:innen des MobilTETRIS wird festgestellt, dass verstärkt nach Grünpflanzen verlangt wird und weniger nach weiteren Abstellflächen für Räder, Scooter, Autos oder Sitzgelegenheiten.



Zwischenfall: Der geplante

Interventionszeitraum von 10 Uhr bis 16 Uhr kann leider nicht ausgeschöpft werden. Grund dafür ist eine Beschwerde bei der Polizei. Wegen unerlaubter Nutzung der Verkehrsfläche müssen die Interventionen gegen 14 Uhr abgebaut werden. Einen Austausch mit dem Interventionsteam hat die sich beschwerende Person zuvor nicht gesucht. Am Schlotthauer Platz, auf der genehmigten Veranstaltungsfläche der MCube Speaker Series, können beide Interventionen wieder aufgestellt werden und den Rest des Tages verbleiben.

Reflexion



Abb. 64: Ausstellung des AUftischs in der Schlotthauer Straße

Reaktionen & Austausch

Die Reaktionen auf beide Intervention sind größtenteils positiv. Besonders interessant sind jedoch die Diskussionen mit Personen gegensätzlicher Positionen. Insbesondere bei Autobesitzer:innen ruft die Parkplatzinanspruchnahme verstärkt Interesse und Skepsis hervor. Zunächst wird interessiert nachgefragt, die teils stark konträre Meinung zu Beginn aber im Laufe des Gesprächs aufgeweicht und gegen Ende Verständnis für Thematik und Anliegen gezeigt.

Aus den Reaktionen lässt sich ablesen, dass die befragten Bewohner:innen der Südlichen Au überwiegend offen sind für Transformation bezüglich Mobilität im Quartier. Hierfür ist der weitere Ausbau alternativer Mobilitätsangebote

notwendig. Die Gespräche haben uns darin bestärkt, dass unsere Intervention zum Nachdenken anregt, Zustimmung findet und zugleich aufzeigt, welche (Mobilitäts-)Bedürfnisse im Quartier bestehen. Auch zeigt sich, wie wichtig der direkte Dialog mit Akteur:innen ist. Nur so können Bedarfe verstanden und Überlegungen für dauerhafte Transformationen angestellt werden.



Abb. 65: Ansprache an die Öffentlichkeit



Abb. 66: Präsentation des MobiliTETRIS beim Quartiersrundgang

Learnings & weiterführende Fragen

Um die Erfolgchancen der Intervention zu erhöhen, wäre eine Anmeldung der Intervention als Demonstration beim KVR sinnvoll. Damit lässt sich eine frühzeitige Beendigung der Aktion, wie in unserem Fall, vermeiden. Außerdem wären Wegweiser zur Intervention im Quartier hilfreich, um noch mehr Quartiersbewohner:innen darauf aufmerksam zu machen. Um noch aussagekräftigere Ergebnisse zu erhalten, müssten beide Interventionen länger an einem Ort verbleiben.

In einem Folgeprojekt wäre interessant zu untersuchen, wie ein multifunktionales Quartiersmobiliar wie der AUftisch genutzt werden würde.

- Kann er tatsächlich im Parkraum für einen längeren Zeitraum verbleiben?
- Wird die mobile Funktion genutzt und je nach Bedarf im Quartier bewegt?
- Wie und wie oft nutzen die Bürger:innen den AUftisch und welche Funktionen fügen sie hinzu?

Walchenseeplatz – Wandel Allee

Problemstatement D

„Flächenverbrauch durch dauergeparkte Pkw und alternative Nutzungsmöglichkeiten des Straßenraums“

Plakate und eine 3D-Installation machen auf die Beanspruchung des öffentlichen Raums durch geparkte Autos aufmerksam und zeigen auf, wie diese Flächen alternativ genutzt werden können.

Leitfragen

1. Wie können wir den Bewohner:innen zeigen, dass sie ihr Auto nur selten nutzen?
2. Wie können wir den Bewohner:innen zeigen, dass sie den Straßenraum für andere Dinge nutzen können als fürs Parken?

Konzept

Entlang der Landstraße entsteht eine Allee des Wandels. Beidseitig ist die Straße von Plakaten gesäumt. Je nach Gestaltung können die Plakate aufklären, Ideen geben oder Meinungen bzw. Positionen abfragen und laden damit zu niederschwelliger, schriftlicher Beteiligung ein. Sie verbleiben noch etwa eine Woche lang im Quartier, wodurch Anwohner:innen wie Besucher:innen gleichermaßen erreicht werden.

Auf den Abmessungen eines Parkplatzes werden alternative Raumnutzungen gezeigt. Teilweise lebensgroße Silhouetten stehen für verschiedene Verkehrsteilnehmer:innen und Nutzungen, denen in den Straßenräumen zukünftig mehr Platz geboten werden soll.



Abb. 67: Ausstellung der Wandel Allee in der Landstraße



Abb. 68: Prototyping der Wandel-Allee, vor der Färberei



Abb. 69: Prototyping der Silhouetten in der Färberei



Abb. 70: Ideation möglicher Interventionen

Herstellung & Prototyping:

Für die Plakate werden verschiedene Designs ausprobiert. Es wird mit schlagwortartigen Vergleichen sowie Fragestellungen experimentiert. Auf den Plakaten sollen einerseits bereits Ideen für alternative Nutzungen des Straßenraums vorgegeben werden. Andererseits sollen Wünsche und Positionen zur Verkehrsmittelwahl und Straßenraumnutzung abgefragt werden.

Letztlich wird eine Plakatreihe erarbeitet, welche mit dem Halbsatz startet: „Auf 12 m² kann ein Auto parken oder...“. Zusätzlich gibt es verschiedene Mitmachplakate, zum Beispiel zum Thema Carsharing. Eines der Mitmachplakate wird direkt neben der 3D Installation platziert, um den Moment, in dem Interessierte für die Besichtigung anhalten, für die Beteiligung zu nutzen.



Abb. 71: Fertigstellung der Plakate in der Färberei

Walchenseeplatz – Zukunftsvision

Problemstatement B & E

„Problembewusstsein über MIV-Dominanz, Straßenräume der Zukunft“

Autoreduzierte und multifunktionale Straßenräume sind sicherer, belebter und bieten Aneignungsmöglichkeiten für verschiedenste Bevölkerungsgruppen. Eine Zukunftsvision soll den Menschen erleichtern, sich Straßenräume dieser Art vorzustellen.

Leitfragen

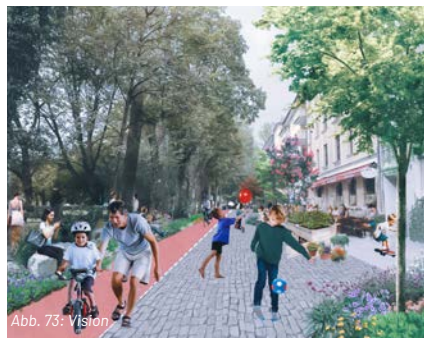
1. Wie können wir unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen und Verkehrsteilnehmer:innen einen größeren Aktionsraum ermöglichen?
2. Wie können wir die Attraktivität und das Sicherheitsgefühl rund um den Walchenseeplatz erhöhen?

Konzept

In der Visualisierung soll gezeigt werden, wie sich der Straßenraum um den Walchenseeplatz verändern könnte, wenn die Reduzierung der Parkplätze gemeinsam mit einer Straßenraumumgestaltung einhergehen würde. Die Zukunftsvision bildet den Schlusspunkt der Wandel-Allee direkt am Aufnahmeort des Fotos, welches als Vorlage dient.

Herstellung & Prototyping

Die Vision soll eine möglichst radikale Veränderung zeigen und viele Ideen der Plakatreihe und 3D-Illustration vereinen. Sie stellt jedoch nur eine Option dar, wie dieser Straßenraum zukünftig aussehen könnte. Das Visionsplakat wird als Diskussions- und Denkanstoß gesehen, in der Straßenmitte aufgehängt und dient dem Austausch zwischen den Anwohner:innen und den Studierenden.



Umsetzung



Die Interventionen werden am Vormittag des 23.09.2022 im Straßenraum installiert.

Startpunkt für die Plakatreihe ist die U-Bahnstation Untersbergstraße. Vor der Sozialstation in der Landstraße, werden die Silhouetten aufgebaut. Während die Silhouetten mittags wieder abgebaut werden, verbleiben die Plakate bis zum 01.10.2022 im Quartier. Über den gesamten Zeitraum hinweg kann sich die Öffentlichkeit auf den Plakaten schriftlich beteiligen. Am Vormittag des Präsentationstages stehen zudem Mitglieder unseres Teams Anwohner:innen für Gespräche bereit.



Überwiegend erhalten wir sehr positives Feedback, neugierige Blicke und Nachfragen zu Plakaten oder den Silhouetten. Schon im Laufe des Vormittags wird rege auf den Plakaten kommentiert. Wir sprechen mit Interessierten verschiedenster Altersgruppen – vom Vorschulkind bis hin zur pflegebedürftigen Seniorin. Kritische Stimmen von Autobesitzer:innen gibt es vereinzelt, im Gespräch zeigt sich jedoch meist gegenseitiges Verständnis. Außerdem kommt es zum themenbezogenen Austausch zwischen Bewohner:innen.



Abb. 74: Silhouetten innerhalb eines Parkplatzes



Abb. 75: Resonanz der Jüngsten

Umsetzung



Beachtlich ist, dass auf den Plakaten im Laufe der Woche weiterkommentiert wird, bspw. auch auf der Zukunftsvision. Außerdem nimmt die Anzahl der Kommentare mit konträren Positionen zu.

Wichtigstes Gegenargument ist, dass es für Kinderspiel und Erholung bestimmte Freiräume gebe, wie den Walchenseeplatz und den Weißenseepark, zu denen „man eben hinlaufen müsse“. Die Schaffung von Erholungsmöglichkeiten vor der Haustür oder die multifunktionale Umnutzung von Parkplätzen und Straßenräumen wird hier nicht als notwendig erachtet.

Zum anderen werden die Ergebnisse der Verkehrszählung infrage gestellt. Dem subjektiven Empfinden einiger Anwohner:innen nach, bewegen sich die Autos in den entsprechenden Straßen weitaus häufiger als von uns ermittelt wird. Dieses Argument wird ebenso in Gesprächen am Präsentationstag vorgebracht.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist, den Unterschied zwischen objektiver Messung und subjektivem Empfinden herauszustellen. Dennoch ist festzuhalten, dass unsere Messung lediglich einen einzelnen Tag vollständig repräsentiert. Hilfreich wären in diesem Fall weitere Zählungen, um unsere Aussagen auf einem breiteren Datenfundament zu begründen.



Abb. 76: Resonanz der Anwohner:innen



Abb. 77: Endpunkt der Wandel Allee

Reflexion



Abb. 78: Beginn der Wandel Allee in der Untersbergstraße

Reaktionen & Austausch

Grundsätzlich hätten wir nicht mit so viel positivem Feedback und einer derart intensiven Beteiligung der Bewohner:innen gerechnet. Wie durch die zahlreichen Kommentare auf den Plakaten und in den Gesprächen deutlich geworden ist, haben die Bewohner:innen und Besucher:innen rundum den Walchenseeplatz großes Interesse und die notwendige Offenheit, um die Straßenräume der Zukunft zu verhandeln. Sie möchten einbezogen und gehört werden, wenn es um die Mobilität von Morgen geht und darum, wie wir uns in Quartieren fortbewegen und die Räume unseres Wohn- und Arbeitsumfelds nutzen.

Die Frage nach der Bereitstellung und Nutzung von Parkplätzen in Straßen und im öffentlichen Raum wird kontrovers diskutiert. Die unmittelbaren Folgen von Rauminanspruchnahme, Anschaffungs- wie Unterhaltskosten und Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche werden von vielen Bewohner:innen direkt mit der Autonutzung in Verbindung gebracht. Hingegen fällt es häufig schwerer, die weitreichenderen Folgen, wie den erhöhten Rohstoffverbrauch, die Auswirkungen auf das Stadtklima durch Emissions- und Hitzeentwicklung, die Beschleunigung des Klimawandels und die steigenden Bodenpreise mit dem persönlichen Mobilitätsverhalten in Verbindung zu bringen, .

Reflexion



Abb. 79: Aneignung des Straßenraums am Walchenseeplatz



Abb. 80: Beteiligung der Öffentlichkeit

Learnings & weiterführende Fragen

Die Skepsis der Bewohner:innen gegenüber den Ergebnissen aus der Verkehrszählung zeigt uns, dass mit präsentierten Fakten kritisch umgegangen wird und Transparenz rundum Forschungsmethoden und Quellen wichtig ist. Sobald sich das subjektive Empfinden, nicht mit den Forschungsergebnissen deckt, wird den präsentierten Fakten eher Skepsis entgegengebracht. Um die getroffenen Aussagen zu untermauern und die Menschen einzuladen, ihr gewohntes Lebensumfeld kritischer zu betrachten, sollte die Datenbasis erweitert werden. Für die Weiterarbeit wird entscheidend sein, im Quartier sichtbar zu bleiben und Antworten auf weitere Fragen zu finden:

- Wie lässt sich der Austausch in der Nachbarschaft über alternative Mobilitätsformen und Straßenräume fördern?
- Wie können Straßenräume den Bedürfnissen von Kindern besser gerecht werden?
- Wie kann das ÖPNV Angebot ausgeweitet werden und gleichzeitig sozialgerecht und finanziell erschwinglich bleiben?
- Wie lassen sich reale Kostenvorteile von ÖPNV, Carsharing und Langsamverkehr ggü. dem privaten PKW darstellen?



Abb. 81: Speaker Series und Podiumsdiskussion

Reflexionen der Summer School

Die Summer School ist als wiederkehrende Lehrveranstaltung geplant, mit der Option, sie für Studierende anderer Lehrinstitutionen zu öffnen, um einen Wissenstransfer außerhalb der TUM und der akademischen Landschaft Münchens zu ermöglichen. Die Studierenden evaluieren die Veranstaltung, außerdem findet ein offenes Reflexionstreffen statt. Sowohl die Studierenden als auch das aqt Forschungsteam konnten wertvolle Erkenntnisse und Erfahrungen sammeln.

Aus Sicht der Studierenden



Die Studierenden formulieren ihre Rückmeldungen mit großer Mehrheit positiv, sowohl in ihren Reflexionen

als auch in der abschließenden Diskussionsrunde.

Sie empfinden die orts- und praxisbezogene Anwendung verschiedener quantitativer und qualitativer Erhebungs- und Analysemethoden als bereichernd. Die Arbeit in interdisziplinären Teams hat sie in unterschiedlichen Situationen dazu gebracht, ihre Kommunikationsfähigkeiten und Softskills auszubauen. Der Ansatz aus dem Design Thinking ist für alle neu gewesen. Die vorgegebene Struktur von der Analyse, über Ideation und Prototyping hin zur praktischen und handwerklichen Umsetzung beschreiben sie als förderlich für das zügige Erarbeiten von Lösungen. Als spannend empfinden die Studierenden auch die Orte, an denen die Summer School stattgefunden hat: das OpenQ, die Färberei und das MunichUrbanCoLab.

Die Studierenden konnten ihr Wissen zu Mobilitäts-, Nutzungsverhalten und Hintergründen auch im Dialog mit der Quartiersbevölkerung erweitern. Insbesondere der Austausch mit den Anwohner:innen zu den Themen Autobesitz und Verfügbarkeit/Nutzbarkeit des öffentlichen Raums hat die Studieren-

den nachhaltig bewegt. Viele beschreiben, dass ihre Hemmungen, Gespräche mit Unbekannten zu führen, durch die mehrheitlich gesammelten positiven Erfahrungen stark gesunken sind.

Aus den Rückmeldungen der Anwohner:innen gewinnen die Studierenden die Erkenntnis, dass die (Nutzungs-) Potenziale von Straßenräumen einem Großteil der Bevölkerung nicht bewusst sind und in der Regel das Parken von Fahrzeugen im öffentlichen Raum als Selbstverständlichkeit angesehen wird. Die Studierenden stellen fest, dass für nachhaltige Veränderungen in den Quartieren zunächst die Lücken im Mobilitätsangebot aufgedeckt und geschlossen werden müssen. Sie betrachten Mobilität nicht nur unter dem Aspekt der Infrastrukturbereitstellung sondern stellen fest, dass innerhalb der Gesellschaft ein Paradigmenwechsel stattfinden muss, um Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern.

Aus den verschiedenen Gesprächen mit Anwohner:innen wissen die Studierenden, dass ein kollektives Bewusstsein für Energieverbrauch, Kosten und Klimawandel vorhanden ist. Jedoch besteht die größte Schwierigkeit darin, Verhaltensgewohnheiten anzuerkennen und zu verändern.

Aus Sicht des aqt Forschungsteams



Die Ziele der aqt Summer School sind direkt mit den Forschungszielen des aqt Projektes verwoben. Die

aktive Einbindung von Studierenden in laufende Forschungsprojekte bedeutet im Falle von MCube aqt die transdisziplinäre Arbeit in zwei spezifischen Quartieren in München.

Für die Organisation und Umsetzung kooperieren die Professur für Urban Design und der Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung eng mit den übrigen Partnern des Forschungsprojekts. In diesem interdisziplinären Rahmen lernen die Studierenden Methoden zur Kommunikation mit allen Stakeholdern, die einerseits von Stadt- und Mobilitätsplanung betroffen sind und andererseits Expert:innen für ihre direkte Lebens- und Alltagswelt sind.

Innerhalb von zwei Wochen haben sich die Studierenden der quantitativen und qualitativen Datenerhebung und der Datenanalyse gestellt. Sie entdecken die komplexe Vielschichtigkeit der Antworten auf scheinbar einfache und teils naive Fragen, wie beispielsweise: Was bedeutet „lebenswert“? Warum gibt es eigentlich überall Autos? Dabei sind sie mit Herausforderungen konfrontiert, wie: Welche dieser Fragen brennt am meisten? Wie können diese mit den

Menschen vor Ort diskutiert werden? Welche Formate können helfen? Welche Ressourcen stehen zur Verfügung?

Das Feedback der Studierenden zeigt, dass die Lerneffekte die gesteckten Ziele erreicht haben. Darüber hinaus lässt sich erkennen, dass die Studierenden diese zwei Wochen als hilfreich für ihre Persönlichkeitsentwicklung empfinden. Die bearbeiteten Inhalte, unterschiedlichen Methoden und die zeitliche Dichte der verschiedenen Arbeitsschritte werden von der Mehrheit als positiv und lehrreich beschrieben. Insbesondere die Konfrontation von Wissenschaft mit der realen Welt und ihren jeweiligen Kommunikationsanforderungen stellt einen hohen Erkenntnisgewinn dar.

Seit der Summer School war das Forschungsteam von aqt wiederholt im Quartier und konnte feststellen, dass die Formate von Anwohnenden wahrgenommen wurden und diese sich daran erinnern können. Damit wurde der Auftakt zur Beteiligung an MCube aqt erfolgreich gestartet. Außerdem wurden Kenntnisse über verschiedene Kooperationsformen einer transdisziplinären Summer School gewonnen. Das gewonnene Wissen fließt in die Planung zukünftiger Lehrveranstaltungen mit Schwerpunkt Transformation und Partizipation der beteiligten Partner ein.

Verbesserungsbedarf für die nächste Summer School besteht auch. So sollen Momente der Reflexion bereits im Veranstaltungsverlauf eingeplant werden, im besten Falle anhand einer vorgefertigten Struktur je Tag und Methode. Die Diskussionen zwischen den Studierenden aber auch im Plenum benötigen Raum, der mit Puffer eingeplant werden sollte. Die Phase für das Testen der Prototypen vor Ort sowie der Austausch mit den Anwohner:innen waren mit einem Tag im Rückblick sehr knapp bemessen.

Und dennoch sind es die Begegnungen der eigenen Ideen mit der realen Welt, welche eindrücklichsten Erfahrungen und Erlebnisse brachten. Insgesamt war die Summer School eine sehr intensive und produktive Zeit, welche sowohl bei den Studierenden als auch im aqt Forschungsteam einen sehr positiven Impuls hatte. Nicht zuletzt wurde dieser Impuls zur Frage – wie kann die lebenswerte Stadt aussehen und wie kommen wir dort hin? – auch in die Zivilgesellschaft getragen und in den beiden Quartieren geteilt als Auftakt der Quartiersarbeit vor Ort.



Abb. 82: Das Forschungsteam

Speaker Series

Im Anschluss findet in der Südlichen Au die fünfte MCube Speaker Series zum Thema „Zukunft der Quartiere“ statt. Die zur Veranstaltung umgenutzte Parkplatzfläche weckt das Interesse der Anwohner:innen. Neben Inputs von Vertreter:innen der Lokalpolitik, der Architektin und Stadtplanerin Elena von Schirnding de Almeida und des Kommunikationsdesigners Jan Kamensky diskutieren die Studierenden in einer Podiumsdiskussion über die Zukunft und Visionen urbaner Mobilität sowie ihre Erfahrungen während der Summer School. Die Veranstaltung findet kostenlos und draußen, am 23. September 2022, mitten in der Au, auf einem zentral gelegenen öffentlichen Platz, statt. Der sogenannte Schlotthauerplatz ist normalerweise für zehn Parkplätze ausgewiesen. Für einen Tag wurde dieser Platz umgewidmet, eine transportable Fahrradbühne von Green City e. V. aufgestellt und der gesamte Raum von den Studierenden in einen Begegnungsort der Zukunft umgestaltet. Der mobile Ausstellungs- und Beteiligungs-Radanhänger von club.loko wurde als Ausstellungsfläche für die Zwischenergebnisse genutzt.

Über 80 interessierte Bürger*innen und Expert*innen kamen zum zusammen, um gemeinsam die durchgeführten Straßenexperimente und ihre innovativen Ideen für die Zukunft des Quartiers in der Au und in Giesing zu diskutieren. Die Erkenntnisse und die Veranstaltung bilden den Auftakt zum Austausch in den beiden Reallaborquartieren für den Sommer 2023.

Eingebettet in die MCube Speaker Series „Zukunft der Mobilität“ wurden dabei folgende Fragen aufgeworfen und Themen diskutiert: Von „Greater, Greener New York“ bis zum „FreiRAUM Viertel in München“: Elena Schirnding de Almeida (Architektin und Stadtplanerin an der Professur Urban Design der TUM) stellte gegensätzliche Top-Down und Bottom-up Strategien für Veränderungen im öffentlichen Raum dar und ermutigte Studierende als auch Politik, wirklich mehr Mut zur Veränderung aufzubringen.

.....



Abb. 83: Speaker Series mit Gast Jan Kamensky

„Veränderung beginnt in der Art und Weise, wie wir die Welt sehen!“ Jan Kamensky (Visueller Utopist aus Hamburg) stellte seinen Innovationsansatz mit einzigartigen Animationen vor, in denen er spielerisch die Umwandlung von autogerechten Straßen in menschenfreundliche Orte visualisiert. Seine Vision: Nachdem Betrachter:innen einen Blick auf die kontrastreiche Utopie haben werfen können, kehren sie mit einem geschärften Blick in die Realität zurück – eine Einladung zur Reflexion über die gegenwärtige Situation.

„Kommt zu uns! Traut Euch was! Und probiert aus!“ Jörg Spengler und Dr. Uwe Kranenpohl (Bezirksausschussvertreter aus der Au und aus Giesing) laden die Studierenden und alle aqt Projektmitarbeitende ein, sich in den beiden Quartieren auszuprobieren, intensiv zu forschen, mit den Bürger:innen gemeinsam den öffentlichen Raum experimenteller zu gestalten und dadurch gewohntes Mobilitätsverhalten zu hinterfragen.

.....

Verzeichnisse

- 76 **Abbildungsverzeichnis**
- 80 **Literaturverzeichnis**
- 81 **Akteure**
- 82 **Impressum**

Abbildungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Intervention am Walchenseeplatz (Eigenes Fotoarchiv)	4
Abb. 2: Kickoff der aqt Summer School am Open O (Eigenes Fotoarchiv)	6
Abb. 3: Status Quo im Quartier Südliche Au, Kreuzung Humboldtstraße – Pilgersheimer Straße (Eigenes Fotoarchiv)	9
Abb. 4: Luftbild Quartier Südliche Au (Eigene Darstellung nach Google Earth)	11
Abb. 5: Luftbild Quartier Walchenseeplatz (Eigene Darstellung nach Google Earth)	12
Abb. 6: Gruppenpräsentation im Open O (Eigenes Fotoarchiv)	13
Abb. 7: Vor der Färberei (Eigenes Fotoarchiv)	12
Abb. 8: Get together im Open O (Eigenes Fotoarchiv)	14
Abb. 9: Pretest der Interventionen (Eigenes Fotoarchiv)	16
Abb. 10: Beginn der aqt Summer School im Open O (Eigenes Fotoarchiv)	19
Abb. 11: Der Transition Cycle und unterschiedliche Wissensformen (Eigene Darstellung nach Schneidewind 2018, S. 431)	24
Abb. 12 und 13: Aneignung des Straßenraums (Eigenes Fotoarchiv)	25
Abb. 14: Gehwegnutzung (Eigenes Fotoarchiv)	25
Abb. 15: Auswertung der Erhebung (Eigenes Fotoarchiv)	26
Abb. 16: Konzeption der Intervention (Eigenes Fotoarchiv)	26
Abb. 17: Orte der betrachteten Fallstudien (Eigene Darstellung)	27
Abb. 18: Fallstudie Berlin, Bergmannkiez (SFU Berlin Studierenden Blog 2019: https://sfu-media.de/2019/06/06/muendet-das-projekt-begegnungszone-bergmannstrasse-in-eine-sackgasse/).	28
Abb. 19: Fallstudie Berlin, Kiezblocks (IMAGO Andrea Friedrichs)	28
Abb. 20: Fallstudie Essen, Viehofer Platz (KWI Alexander Muchnik)	28
Abb. 21: Fallstudie Oslo, Car-free livability Program (Oslo kommune 2019)	28
Abb. 22: Fallstudie Offenbach, Nordend (Simone Malz)	29
Abb. 23: Fallstudie München, Schießstattstr. (München Initiative Nachhaltigkeit 2020)	29
Abb. 24: Fallstudie Hamburg, Ottensen (Isadora Tast)	29
Abb. 25: Oslo, Grønland (Marco Kellhammer)	29
Abb. 26: Status Quo im Quartier Südliche Au, Edlingerstraße (Eigenes Fotoarchiv)	30
Abb. 27: Route Parkraumerhebung (Eigene Darstellung)	31
Abb. 28: Straßenraumaufteilung (Eigene Darstellung)	32
Abb. 29: Parken unter Mitbenutzung des Gehsteigs (Eigenes Fotoarchiv)	32
Abb. 30: Auswertung der Parkraumerhebung (Eigene Darstellung)	32
Abb. 31: Route Parkraumerhebung (Eigene Darstellung)	33
Abb. 32: Straßenraumaufteilung (Eigene Darstellung)	34
Abb. 33: Beidseitiges Parken (Eigenes Fotoarchiv)	34
Abb. 34: Auswertung der Parkraumerhebung (Eigene Darstellung)	34

Abb. 35: Fokusorte des Mappings (Eigene Darstellung)	35
Abb. 36: Außengastronomie an der U-Bahn-Station Kolumbusplatz, Ecke Falkenstraße (Eigene Fotoarchiv)	35
Abb. 39: Verkehrsaufkommen Humboldtstraße (Eigene Fotoarchiv)	36
Abb. 37: Dominanz des ruhenden Verkehrs in den Wohnstraßen (Eigene Fotoarchiv)	36
Abb. 38: Parken auf dem Gehweg am Entenbachplatz, (Eigene Fotoarchiv)	36
Abb. 40: Fokusorte des Mappings (Eigene Darstellung)	37
Abb. 41: Fahrradparken an der U-Bahn-Station Untersbergstraße (Eigene Fotoarchiv)	37
Abb. 42: Dominanz des ruhenden Verkehrs in den Wohnstraßen (Eigene Fotoarchiv)	38
Abb. 43: Sozialer Treffpunkt am Walchenseeplatz (Eigene Fotoarchiv)	38
Abb. 44: Auswertung der Befragung zur Verkehrsanbindung (Eigene Darstellung)	39
Abb. 45: Auswertung der Befragung zur Lautstärke (Eigene Darstellung)	40
Abb. 46: Auswertung der Befragung zu gewünschten Angeboten (Eigene Darstellung)	40
Abb. 47: Auswertung der Befragung zur Ortsbeschreibung (Eigene Darstellung)	40
Abb. 48: Auswertung der Befragung zur Verkehrsmittelwahl (Eigene Darstellung)	41
Abb. 49: Auswertung der Befragung zur Pkw-Verfügbarkeit (Eigene Darstellung)	41
Abb. 50: Auswertung der Befragung zum Autoverzicht (Eigene Darstellung)	41
Abb. 51: Auswertung der Befragung zur Lautstärke (Eigene Darstellung)	42
Abb. 52: Auswertung der Befragung zur Ortsbeschreibung (Eigene Darstellung)	42
Abb. 53: Datenanalyse und Formulieren von Problemstatements (Eigene Fotoarchiv)	43
Abb. 54: Problemstellungen, bezogen auf das gesamte Quartier (Eigene Darstellung)	44-45
Abb. 55: Problemstellungen, bezogen auf bestimmte Orte im Quartier (Eigene Darstellung)	46-47
Abb. 56: Problemstellungen, bezogen auf verschiedene Räume und Teilräume des Quartiers (Eigene Darstellung)	48-49
Abb. 57: Problemstellungen, bezogen auf den Walchenseeplatz (Eigene Darstellung)	50
Abb. 58: Konzeption und Präsentation von Ideen für mögliche Interventionen (Eigene Fotoarchiv)	51
Abb. 59: Input als Auftakt des Design Sprints (Eigene Fotoarchiv)	52
Abb. 60: Inspiration durch Daylight-Design Projekte (Eigene Fotoarchiv)	53
Abb. 61: Ausstellung der Intervention im Quartier Walchenseeplatz (Eigene Fotoarchiv)	54
Abb. 62: Prototyping des Auftischs vor der Färberei (Eigene Fotoarchiv)	55
Abb. 63: Prototyping des MobiliTETRIS vor der Färberei (Eigene Fotoarchiv)	56
Abb. 64: Ausstellung des Auftischs in der Schlotthauer Straße (Eigene Fotoarchiv)	58
Abb. 65: Ansprache an die Öffentlichkeit (Eigene Fotoarchiv)	59
Abb. 66: Präsentation des MobiliTETRIS beim Quartiersrundgang (Eigene Fotoarchiv)	59
Abb. 67: Ausstellung der Wandel Allee in der Landlstraße 54 (Eigene Fotoarchiv)	60
Abb. 68: Prototyping der Wandel Allee vor der Färberei (Eigene Fotoarchiv)	61
Abb. 69: Prototyping der Silhouetten in der Färberei (Eigene Darstellung)	61

Abbildungsverzeichnis

<i>Abb. 70: Ideation möglicher Interventionen (Eigenes Fotoarchiv)</i>	61
<i>Abb. 71: Fertigstellung der Plakate in der Färberei (Eigenes Fotoarchiv)</i>	61
<i>Abb. 72: Ausgangszustand (Eigenes Fotoarchiv)</i>	62
<i>Abb. 73: Vision (Eigene Darstellung)</i>	62
<i>Abb. 74: Silhouetten innerhalb eines Parkplatzes (Eigenes Fotoarchiv)</i>	63
<i>Abb. 75: Resonanz der Jüngsten (Eigenes Fotoarchiv)</i>	63
<i>Abb. 76: Resonanz der Anwohner:innen (Eigenes Fotoarchiv)</i>	64
<i>Abb. 77: Endpunkt der Wandel Allee (Eigenes Fotoarchiv)</i>	64
<i>Abb. 78: Beginn der Wandel Allee in der Untersbergstraße (Eigenes Fotoarchiv)</i>	65
<i>Abb. 79: Aneignung des Straßenraums am Walchenseeplatz (Eigenes Fotoarchiv)</i>	66
<i>Abb. 80: Beteiligung der Öffentlichkeit (Eigenes Fotoarchiv)</i>	66
<i>Abb. 81: Speaker Series und Podiumsdiskussion (Eigenes Fotoarchiv)</i>	67
<i>Abb. 82: Das Forschungsteam (Eigenes Fotoarchiv)</i>	71
<i>Abb. 83: Speaker Series mit Gast Jan Kamensky (Eigenes Fotoarchiv)</i>	72

.....

Literaturverzeichnis

Agfa-Areal. (n.d.). Soziale Stadt Giesing Agfa-Areal (stadtsanierung-giesing.de)

Gehl, J.; Svarre, B. (2013). How to study public life. Island Press Washington, DC.

muenchen.de. (o. J.). Stadtteil-Entdecker: Ab in die Au. muenchen.de. Abgerufen 7. September 2022, von <https://www.muenchen.de/stadtteile/au.html>

Rädlinger, C.-. (2004). Geschichte der Münchner Stadtbäche (Nachdr). Stadtarchiv.

Stracke, F. (2011). WohnOrt München: Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert. Franz Schiermeier Verlag.

Weyerer, B., & Farin, M. (1988). München zu Fuß: 20 Stadtteilrundgänge durch Geschichte und Gegenwart. VSA-Verl.

Wolfrum, S., Fischer, T., Block, A., Lanz, M., & Schiermeier, F. (Hrsg.). (2012). Theodor-Fischer-Atlas: Städtebauliche Planungen München ; herausgegeben zum 150. Geburtstag von Theodor Fischer. Schiermeier.

Akteure – MCube aqt Summer School

Die Summer School ist Teil des Forschungsprojektes MCube: Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt (aqt), gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung. Die Veranstaltung konnte nur durch die gute Zusammenarbeit der Forschungs- und Kooperationspartner stattfinden:

Technischen Universität München -

¹ Professur für Urban Design,

² Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung,

³ Lehrstuhl für Vernetzte Verkehrssysteme,

⁴ Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik,

⁵ Lehrstuhl für Verkehrstechnik;

⁶ Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung;

⁷ Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat;

⁸ Hans Sauer Stiftung;

⁹ Stadtwerke München GmbH;

¹⁰ unternehmerTUM Digital Hub Mobility.

Organisation:

Simone Aumann ², Marco Kellhammer ¹, Mareike Schmidt ¹

Mitarbeit:

Lisa Hamm ⁵, Tobias Herbst ², Julia Kinigadner ², Barbara Lersch ⁸,

Veronique Mahfoud ⁹, Sebastian Preiß ⁸, Benjamin Zeckau ⁶

Besonderer Dank an:

Green City e. V., Andrea Huber und dem Team der Färberei (Kreisjugendring München), Jan Kamensky, Dr. Uwe Kranenpohl, Oliver May-Beckmann und dem Team der MCube-Geschäftsstelle, Dr. Klaus Neumann, dem Team von Open Q (Kooperative Grossstadt eG), Polizeiinspektion 21 - München Au, Elena von Schirnding de Almeida e Silva, Julia Schwarzfischer (Daylight Design), Jörg Spengler, Dr. Stefanie Ruf und Olga Wiedenhöft.

Teilnehmer:innen:

Camila Barquero, Elias Bradl, Julia Carstens, Leventcan Er, Anne-Sophie Hofmann, Jodok Kroitzsch, Katja Stiefenhofer, Ruike Sun, Jingyi Xu, Julian Sandoval, Karolin Scharf, Pauline Sirch

.....

Impressum

Diese Publikation ist Teil des Forschungsprojektes MCube: Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt (aqt). Der Bericht entstand im Rahmen der Summer School 2022 an der Technischen Universität München.

Gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)
Förderkennzeichen: 03ZU1105HA.

Herausgegeben von:

Marco Kellhammer	Simone Aumann
Mareike Schmidt	Technische Universität München
Technische Universität München	School of Engineering and Design
School of Engineering and Design	Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und
Professur für Urban Design	Verkehrsplanung
Prof. Dr. Benedikt Boucsein	Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst

Autor:innen:

Simone Aumann², Anne-Sophie Hofmann², Marco Kellhammer¹, Mareike Schmidt¹

Grafik und Layout:

Alicia-V. Hergardt, Anne-Sophie Hofmann, Marco Kellhammer

Zitiervorschlag:

Kellhammer, M., Schmidt, M. und Aumann, S. (Hrsg.). (2024). MCube aqt Summer School 2022: Bericht. MCube / Technische Universität München. <https://mediatum.ub.tum.de/1738160>

Online Version

veröffentlicht im März 2024

verfügbar unter <https://mediatum.ub.tum.de/1738160>

MCube aqt Summer School 2022 – Bericht

© 2024 Technische Universität München

