

MCube aqt

# (not-a) Summer School 2023 Bericht



**MCube**  
Münchner Cluster für die Zukunft  
der Mobilität in Metropolregionen



Empfohlene Zitierweise:

Schmidt, M., Aumann, S. und Adamidis, F. (Hrsg.). (2024). MCube aqt (not-a) Summer School 2023: Bericht. MCube / Technische Universität München.

<https://mediatum.ub.tum.de/1739087>

MCube aqt

**(not-a) Summer School  
2023**  
Bericht





# Inhalt

- 07** Einführung
- 10** Der Kontext: die aqt Reallabore
- 13** Lernziele & Konzept
- 22** Vorbereitung: Thesen & Antithesen zur Mobilitätswende
- 32** Woche 1: Planspiel & Problemverständnis
- 38** Woche 2: Design Sprints & Prototyping
- 49** Reflexionen
- 52** Verzeichnisse





Abb. 1: Team der aqt (not-a) Summer School 23 am Schlotthauer Platz in der Südlichen Au

# Einführung

Im Oktober 2023 findet die aqt (not-a) Summer School für Studierende der Technischen Universität München (TUM) zum Thema „Wissenschaftskommunikation“ statt. Die Kommunikation wissenschaftlicher Erkenntnisse zur zukünftigen Gestaltung von urbaner Mobilität und Leben ist entscheidend, um Akzeptanz notwendiger Transformationen und Verhaltensänderungen zu fördern. Die Studierenden testen iterativ verschiedene Kommunikationsmetho-

den, um komplexe Fakten erfolgreich und im direkten Austausch mit den Menschen zu vermitteln. Als Ausgangspunkt nutzen sie wissenschaftliche Erkenntnisse und populäre Gegenargumente zur Mobilitätswende. Am Ende der knapp zwei Wochen stellen die Studierenden ihre prototypischen Interventionen der Öffentlichkeit vor. Dieser Bericht dokumentiert und reflektiert die Ergebnisse und dient als Blaupause für kommende Lernformate.

# aqt **Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt**

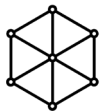
## Über das Projekt

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. Das Projekt beginnt im November 2021 und endet im Oktober 2024.

In aqt – autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt – forscht die TUM gemeinsam mit der Landeshauptstadt München, den Stadtwerken München, der Hans Sauer Stiftung und der UnternehmerTUM sowie weiteren Partnern zur Mobilität in städtischen Quartieren. Wie muss urbane Mobilität im Quartier gestaltet sein, um den wachsenden Herausforderungen, wie der Klimakrise, begegnen zu können? Welche Chancen entstehen dabei für ein lebenswertes Miteinander?

Diese Fragestellungen untersucht das Projekt sowohl durch Simulation als auch durch reales Ausprobieren im Rahmen von Reallaboren. In zwei Modellquartieren, Südliche Au und Walchenseeplatz, werden temporär Maßnahmen zur Reduktion des privaten Pkw-Verkehrs und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität umgesetzt und evaluiert.

Die Kooperation mit der Zivilgesellschaft ist dabei ein wesentliches Ziel von transformativen Forschungsprojekten. Das Testen im öffentlichen Raum verursacht Veränderungen in den alltäglichen Routinen von Anwohner:innen und kann somit Konflikte und Widerstand auslösen. Wichtig für die Bereitschaft für Veränderung ist, dass die Notwendigkeit zum Experimentieren im Rahmen von transformativen Projekten wie Reallaboren sowie der Transformation selbst durch wissenschaftliche Argumente belegt und verständlich gemacht werden. Die Kommunikation dieser teils unbekanntem oder komplexen Fakten für Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen und Interessen ist daher wesentlich für den Erfolg von transformativen Forschungsprojekten.



**MCube**

Münchner Cluster für die Zukunft  
der Mobilität in Metropolregionen



**CLUSTERS  
4 FUTURE**  
Innovationsnetzwerke  
für unsere Zukunft



GEFÖRDERT VOM

Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

## Über das Lehrformat und die Akteure

Vor diesem Hintergrund findet vom 04.10. bis zum 13.10.2023 zum zweiten Mal - nach der aqt Summer School 2022 - eine zweiwöchige Summer School im Rahmen von aqt statt. Da sie damit strenggenommen bereits in das Wintersemester fällt, wird sie als die (not-a) Summer School 2023 betitelt. Thema ist die Wissenschaftskommunikation. Wie schon in der Summer School 2022 ist eine interdisziplinäre Gruppe aus den Fächern Landschaftsarchitektur, Architektur, Urbanistik, Bau- und Umweltingenieurwesen sowie Verkehrssysteme zur Teilnahme eingeladen.

Die (not-a) Summer School 23 wird von der Professur für Urban Design (UD), dem Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung (SV) sowie dem Lehrstuhl für Vernetzte Verkehrssysteme (VVS) der TUM konzipiert und durchgeführt. Zudem wurde das Lehrformat durch wertvolle Beiträge von Projektpartner:innen und Akteuren aus Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft bereichert.

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 Wachstums-

gesellschaft 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.

Der **Lehrstuhl für Vernetzte Verkehrssysteme** unter der Leitung von Prof. Dr. Constantinos Antoniou konzentriert sich auf die Erforschung des Verkehrswesens und umfasst dabei Aspekte der Modellierung und Simulation von Transportsystemen, der Implementierung von Data Science und Analytics im Verkehr und berücksichtigt ebenso menschliche Faktoren in der Analyse durch Sicherheitsmodelle, Verhaltensökonomische Anwendungen und Nutzerengagement im Verkehr.





Abb. 2: Verortung der aqt Reallabore in München

# Der Kontext: die aqt Reallabore

Die aqt (not-a) Summer School findet zum Zeitpunkt der Maßnahmenumsetzung in den aqt Reallaboren Südliche Au und Walchenseeplatz statt. Anfang Juni 2023 werden verschiedene Straßenabschnitte und Parkplätze in den beiden Quartieren in Aufenthaltsflächen mit unterschiedlichen Nutzungsqualitäten umgewandelt und stehen

den Anwohner:innen bis Ende Oktober 2023 zur Verfügung. Die Reallabore werden von diversen Beteiligungsformaten und Forschungsaktivitäten begleitet. Hintergrundinformationen zu den Quartieren und der Quartiersauswahl finden sich im Abschlussbericht der aqt Summer School 2022 unter <https://mediatum.ub.tum.de/1738160>.

# Quartiere

## Südliche Au

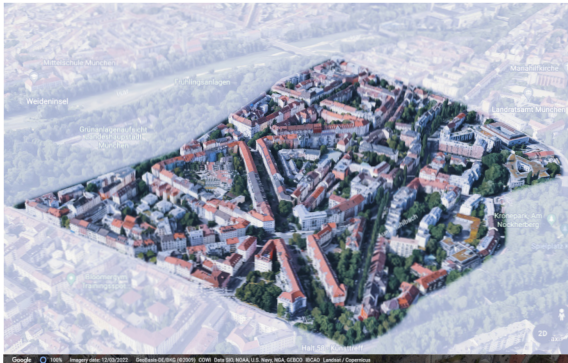


Abb. 3: Luftbild des Parklizenzierteils Südliche Au

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

## Vorher – Nachher



Abb. 4: Straßenquerschnitt Columbusstraße vor der Umgestaltung

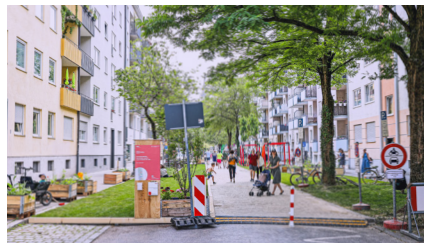


Abb. 6: Straßenquerschnitt Columbusstraße nach der Umgestaltung



Abb. 5: Parkbuchten in der Columbusstraße vor der Umgestaltung



Abb. 7: Sandfläche in der Columbusstraße nach der Umgestaltung



## Walchenseeplatz



Abb. 8: Luftbild des Parklizenzierteils Walchenseeplatz

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

## Vorher – Nachher



Abb. 9: Straßenquerschnitt Landstraße vor der Umgestaltung



Abb. 11: Straßenquerschnitt Landstraße nach der Umgestaltung



Abb. 10: Straßenquerschnitt Landstraße vor der Umgestaltung



Abb. 12: Straßenquerschnitt Landstraße nach der Umgestaltung



Abb. 13: Die Studierenden der (not-a) Summer School bei der Quartiersbegehung Walchenseeplatz

# Lernziele & Konzept

Mit der (not-a) Summer School als Lehrformat werden nicht nur vielfältige Lernziele gegenüber den teilnehmenden Studierenden verfolgt. Das Format zielt auch darauf ab, im Sinne der Wissenschaftskommunikation mit der Quartiersbevölkerung und der Stadtteilöffentlichkeit themenbezogen in Dialog zu treten.



## Hintergrund:

### **Wissenschaftskommunikation**

Über die Fragen, warum Wissenschaftskommunikation notwendig ist und wie eine gute Wissenschaftskommunikation aussieht, informiert das Bundesministerium für Bildung und Forschung.<sup>(1)</sup>

Demnach sind Erkenntnisse aus der Wissenschaft für Politik und Gesellschaft wichtig, um gute Entscheidungen treffen zu können. Wissenschaftliche Erkenntnisse tragen somit entscheidend dazu bei, die Herausforderungen unserer Zukunft zu meistern. Täglich kommen Forschende zu Ergebnissen, die unmittelbar für uns Menschen relevant sind oder werden können.

Welchen Einfluss haben Algorithmen auf unseren Alltag und auf unser Arbeitsleben? Wie kann eine wachsende Weltbevölkerung ernährt werden? Was können wir tun, um uns vor schweren Krankheiten zu schützen?

Damit ergibt sich für die Wissenschaftler:innen einerseits die Verantwortung, ihre Erkenntnisse der Politik und Gesellschaft zu kommunizieren. Andererseits kommt ihnen die Aufgabe zu, mit den Bürgerinnen und Bürgern den Dialog auf Augenhöhe zu suchen.

Als gute Wissenschaftskommunikation zählt die allgemeinverständliche, dialogorientierte Kommunikation und Vermittlung von Forschung und wissenschaftlichen Inhalten an Zielgruppen außerhalb der Wissenschaft.

Eine starke Wissenschaftskommunikation lebt darüber hinaus vom Austausch. Stehen Vertreter:innen der Wissenschaft und Gesellschaft in stetem Dialog miteinander, sind Bürgerinnen und Bürger besser über Wissenschaft informiert und können sich direkt mit Forschenden austauschen.

(1) BMBF – Bundesministerium für Bildung und Forschung 2022: Wissenschaftskommunikation. 30.05.2022, online: [https://www.bmbf.de/bmbf/de/ueber-uns/wissenschaftskommunikation-und-buergerbeteiligung/wissenschaftskommunikation/wissenschaftskommunikation\\_node.html](https://www.bmbf.de/bmbf/de/ueber-uns/wissenschaftskommunikation-und-buergerbeteiligung/wissenschaftskommunikation/wissenschaftskommunikation_node.html)





# Ziele des Lehrformats



## **Wissen erwerben**

Die Studierenden setzen sich mit den verschiedenen Aspekten der Mobilitätswende auseinander. Sie erarbeiten sich wissenschaftlich fundiertes Wissen und nutzen es, um Narrative verschiedener Interessensgruppen in Medien, Politik und Gesellschaft zu hinterfragen und zu bewerten. Sie lernen die Funktionen und Ziele von wissenschaftlicher Forschung und Wissenschaftskommunikation und deren Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft kennen.



## **Perspektive wechseln**

Die Studierenden lernen das Projekt aqt in seinen unterschiedlichen Phasen kennen und betrachten es aus verschiedenen Perspektiven, die sich unter Umständen nicht mit ihren persönlichen Ansichten decken. Zum einen entwickeln sie daraus ein Verständnis für die Herausforderungen, denen transformative Forschungsprojekte ausgesetzt sind. Zum anderen lernen sie unterschiedliche Bedürfnisse und Wahrnehmungen kennen und damit umzugehen.



## **Verständnis schaffen**

Die Studierenden lernen, teils unbekannte und komplexe wissenschaftliche Fakten für Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen und Interessen verständlich darzustellen. Sprache und Medium werden auf die gewählte Zielgruppe zugeschnitten.



### **Ausprobieren**

Um die entsprechenden wissenschaftlichen Themen zielgerichtet zu vermitteln, lernen die Studierenden Methoden der Designforschung kennen und anzuwenden. Design Sprints helfen den Studierenden dabei, Gedanken schnell zu visualisieren und zu diskutieren. Prototypen unterstützen sie, Reaktionen und Erkenntnisse der Menschen im Quartier schon während des Gestaltungsprozesses zu erhalten.



### **Wissen erlebbar machen**

Die Studierenden lernen, wie sie die öffentliche Aufmerksamkeit auf neue Perspektiven lenken können und üben, so zu kommunizieren, dass die gewünschte Interpretation entsteht, ohne dabei zu manipulieren (framing). Sie lernen, verschiedene Aspekte von Wissenschaftskommunikation zu berücksichtigen, darunter die eigene Verantwortung bei der Informationsvermittlung, die Bedeutung von emotionalen Erfahrungen des Gegenübers, das nachhaltige sowie gemeinschaftsorientierte Handeln und die Beeinflussung des Verhaltens durch den Default-Effekt.<sup>(2)</sup>

*(2) Center for Research on Environmental Decisions (2009): The Psychology of Climate Change Communication: A Guide for Scientists, Journalists, Educators, Political Aides, and the Interested Public. New York.*

*Icons: MCube Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen – Grafikbüro*

# Konzept der (not-a) Summer School



## Vorbereitung

Vorbereitend zur (not-a) Summer School erarbeiten sich die Studierenden einen Wissensschatz zum Thema Mobilitätswende. Zur Orientierung dient hierbei das „Manifest der freien Straße“ von Paper Planes e.V. (siehe S. 21). Die Studierenden tauchen in den Diskurs ein, recherchieren hierzu populäre Darstellungen und stellen sie wissenschaftlichen Erkenntnissen gegenüber. Die Resultate werden zu Beginn der (not-a) Summer School präsentiert und im Plenum diskutiert.

# OKTOBER

## Woche 1

In der ersten Woche liegt der Fokus auf der Methode Planspiel. Es dient zum Perspektivwechsel und soll helfen, den Verlauf des aqt-Forschungsprozess besser nachzuvollziehen. Außerdem werden beide Quartiere begangen und Teambuilding gemacht. Einführungen zu Themen wie Wissenschaftskommunikation, Verhaltensänderung in der Mobilitätswende, Konfliktmanagement, Prototyping und ein Einblick in die Praxis vervollständigen die Lehrinhalte der ersten Woche.

## Woche 2

Auf diesem Wissen bauen die Studierenden in den Design Sprints auf. Sie teilen sich in Gruppen auf und wählen vier verschiedene Themen basierend auf den Thesen der ersten Wochen aus, für die sie passende Formate für Wissenschaftskommunikation konzipieren. Diese werden nach einer intensiven Ideation in einem iterativen Prototyping-Prozess mit Feedback von Expert:innen und Menschen im Quartier umgesetzt und ausprobiert. Die Ergebnisse werden bei einer öffentlichen Veranstaltung am Schlotthauerplatz im Quartier präsentiert.

# NOVEMBER

## Abschlussrunde und Reflexion

# Programm: Woche 1 – Erkennen, verstehen, ...

**Mittwoch, 04.10.**

**Donnerstag, 05.10.**

Kick off | UD 9:00

Einstieg | UD 9:00

09:00

Willkommen, Intro,  
aqt-Projektvorstellung

Check In | Reviews  
Präsentationen 2

10:00

UD Seminarraum 9:00

Input: *Formate der Wissen-  
schaftskommunikation*

11:00

Reviews  
Präsentationen 1

Input: *Digital Storytelling -  
Einblicke aus der Praxis*

12:00

Pause

Pause

13:00

Methodik Planspiel  
UD Seminarraum 13:30

Input: *Verhaltensänderung*

14:00

Planspiel Runde 1-2

Planspiel Runde 3-5

15:00

Quartiersbegehung 1  
Walchenseeplatz

16:00

Quartiersbegehung 2  
Südliche Au

17:00

Check Out

18:00

Bier im Quartier

Input

Work Task

**Freitag, 06.10.**

**Samstag, 07.10.**

**Sonntag, 08.10.**

Themendef. / UD 9:00

Zukünfte

Wählen gehen

Check In | Input: *Mit Kritiker:innen kommunizieren*

Input: *Kinderuni*

Pause

Recap Planspiel  
Konfliktthemen  
Themendefinitionen

Exkursion Stadtoasen  
*Bellevue de Monaco*

Check Out

Zukünfteforum  
*Schlotthauerplatz 10:30*



Seminarraum Urban Design TUM

Arcisstraße 21

Eingang Luisenstraße / goldener Engel

80333 München



# Programm: Woche 2 – Ideate, prototype, test, ...

Montag, 09.10.

Dienstag, 10.10.

Ideate | UD 9:00

Prototype | Färberei 9:00

	Montag, 09.10.	Dienstag, 10.10.
09:00	Check In   Team-Building   Zielgruppen	Check in   Prototyping 2
10:00	Design   Ideation	Prototyping
11:00	Brainstorming	
12:00	Pause	Feedbackrunde: <i>Fragen, Anmerkungen, Kritik</i>
13:00	Prototyping 1	Prototyping
14:00	Design Sprint	
15:00		
16:00	Tischkritik	Test 1
17:00	Check Out	Check Out
18:00		

Input

Work Task



Die Färberei | WERKRAUM

Claude-Lorraine-Straße 25 Rgb  
81543 München

**Mittwoch, 11.10.**

**Donnerstag, 12.10.**

**Freitag, 13.10.**

Prototype / Färberei 9:00

Prepare / Färberei 9:00

Präsent. / Färberei 9:00

Check In | Iteration

Tischkritik

Pause

Systemische  
Verknüpfung

Ausstellungskonzeption  
Research + Design

Check Out

Check In | Leitsystem  
Ausstellung

Arbeit in Teams:  
Intervention,  
Präsentation

Pause

Arbeit in Teams:  
Intervention,  
Präsentation

ggf. Aufräumen | Umzug

Check Out

Check In | Vorbereitung,  
Aufbau

Präsentation  
Südliche Au,  
Schlotthauerplatz



[Schlotthauerplatz](#)

Kolumbusstraße 1  
81541 München



Abb. 14: Visualisierung zur Mobilitätswende im Manifest der Freien Strasse

# Vorbereitung: Thesen & Antithesen zur Mobilitätswende

Erfolgreiche Wissenschaftskommunikation setzt fundiertes Wissen bei denjenigen voraus, die das Wissen zugänglich machen wollen. Die Fragestellung der (not-a) Summer School und die Interdisziplinarität der teilneh-

menden Studierenden erfordern daher, einen gemeinsamen Wissenshorizont zu schaffen. Basierend auf dem „Manifest der freien Straße“ erarbeiten die Studierenden dazu im Vorfeld acht Thesen zur Mobilitätswende.

## Method: Medien- und Literaturrecherche

Die Thesen des Manifests der freien Straße<sup>(3)</sup> adressieren verschiedene Aspekte zur Transformation von Mobilität und öffentlichem Raum in Städten. Sie begründen, warum die Mobilitätswende nötig ist und erklären, wie sie möglich wird. Neben den sieben Thesen zur Nachbarschaft, Mobilität, Wirtschaft, Gesundheit, Klima, Politik und Beteiligung, wird in der (not-a) Summer School ergänzend die Gerechtigkeitsthese betrachtet.

Jeder These stehen im öffentlichen und medialen Diskurs verschiedene Darstellungen sowie zum Teil auch Falschaussagen gegenüber, hier als Antithesen bezeichnet. Davon werden einige von den Studierenden ausgewählt und anschließend mit Hilfe von wissenschaftlichen Erkenntnissen und Argumenten entkräftet. Die Antithesen und passenden wissenschaftlichen Gegenargumente werden zusammengefasst und im Vorfeld der zweiwöchigen (not-a) Summer School abgegeben. Zu Beginn der ersten Woche stellen sich die Studierenden die bearbeiteten Thesen und Antithesen

samt der wissenschaftlichen Belege, die letztere entkräften, gegenseitig vor. So kann für alle Studierenden eine gemeinsame, fundierte und breite Wissensbasis erarbeitet werden. Gleichzeitig werden wesentliche Aspekte des wissenschaftlichen Arbeitens vermittelt: Wie recherchiere ich systematisch zu definierten Forschungsthemen? Woran erkenne ich gute wissenschaftliche Praxis? Wie fasse ich die wesentlichen Inhalte zusammen?

Auf den folgenden Seiten sind Ausschnitte aus den Arbeiten der Studierenden dargestellt. An oberster Stelle steht die jeweilige These aus dem Manifest der freien Straße. Ihr folgt in rot ein gegensätzliches Narrativ (Antithese), welches in bestimmten Medien oder in der Öffentlichkeit kursiert. In weiß werden zuletzt die wissenschaftlichen Erkenntnisse dargestellt, welche das Narrativ bzw. die Antithese widerlegen und die oben aufgeführte These stützen.

(3) *paper planes e.V. 2023: Das Manifest der freien Strasse. online: <https://www.strassen-befreien.de/buch#manifest>.*

# 1

## Nachbarschaftsthese

### DIE STRASSE IST UNSER TREFFPUNKT MIT DEM FREMDEN.

Verändern wir Straße, verändern wir Gesellschaft.<sup>(4)</sup>



Der öffentliche Raum bleibt einigen wenigen Gruppen „vorenthalten“, da dieser nicht für alle geschaffen wurde.<sup>(5)</sup>

Der Wandel des Straßenraums bedeutet für große Teile der Bevölkerung deutliche Vorteile, darunter die Erhöhung der Sicherheit und Möglichkeiten des Austauschs mit der Nachbarschaft. Andere Gruppen hingegen erfahren Nachteile, da sie bspw. ihr autoorientiertes Mobilitätsverhalten anpassen müssen. Durch eine Einbeziehung aller Anwohner:innen, können Kompromisse gefunden werden.<sup>(6)</sup>

(4) paper planes e.V. 2023: Das Manifest der freien Straße. online: <https://www.strassen-befreien.de/buch#manifest>.

(5) Ott, H., Kohtz, A. 2023: Nach Umgestaltung der Kolumbusstraße: Anwohner reicht Klage ein. 30.06.2023, Abendzeitung, online: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/umgestaltung-der-kolumbusstrasse-anwohner-reicht-klage-ein-art-909718>.

(6) Nederveen, A.A.J. et al. 1999: Importance of Public Involvement: A look at Car-Free City Policy in the Netherlands. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1685(1), 128-134.

## 2 Mobilitätsthese

### DIE NUTZUNG DES STADTRAUMS ALS PARKPLATZ IST EIN FUNDAMENTALES MISSVERSTÄNDNIS.

Echte Freiheit beginnt jenseits unserer privaten Autos.  
Befreien wir uns von ihnen!<sup>(7)</sup>

Den Anwohner:innen werden die Parkplätze geklaut - Sperrung von Anwohnerstraßen für den PkW sind nicht rechtskräftig.<sup>(8)</sup>

Straßenrandparken geschieht auf öffentlichem Raum. Mehr Parkplätze zu bauen und zu erhalten, löst das Problem des Verkehrschaos und Parkplatzmangels nicht, sondern führt langfristig nur zur weiteren Steigerung des Autoverkehrs.<sup>(9)</sup>



(7) paper planes e.V. 2023: Das Manifest der freien Strasse. online: <https://www.strassen-befreien.de/buch#manifest>.

(8) Mell, J. 2023: Straße dicht, Hochbeete, Sandkasten – Anwohner klagen gegen Münchner Parkplatz-Klau. 30.06.2023, BILD, online: <https://www.bild.de/regional/muenchen/muenchen-aktuell/strasse-dicht-jetzt-klagen-anwohner-gegen-den-muenchner-parkplatz-klau-84500384.bild.html>.

(9) Whitehead, T., Simmonds, D. & Preston, J. 2006: The effect of urban quality improvements on economic activity. *Journal of Environmental Management* 80(1), 1-12.

Titel der These

THESE

Erklärung



wissenschaftlicher Beleg der These



Antithese

### 3 Wirtschaftsthese

## BEFREITE STRASSEN SIND LEBENSADERN DES FORTSCHRITTS.

Sie versorgen uns zuverlässig und schaffen neue Räume für Kreativität und Innovation. <sup>(10)</sup>

Die Reduzierung der Anzahl an Autos und Parkplätzen schadet den Unternehmen. <sup>(11)</sup>

Die häufige Befürchtung von Wirtschaftsakeuren, eine autoreduzierte Flächenumverteilung schade den Unternehmen, lässt sich in zahlreichen Praxisfällen nicht bestätigen. <sup>(12)</sup> Im Gegenteil – Untersuchungen zufolge, erhöht sich infolge derartiger Mobilitätsmaßnahmen die Besucherfrequenz und die größere Flächeneffizienz führt zu Kosteneinsparungen. <sup>(13)</sup>



(10) paper planes e.V. 2023: *Das Manifest der freien Strasse*. online: <https://www.strassen-befreien.de/buch#manifest>.

(11) Eseppelt o.J.: *AfD: autolose Innenstadt muss verhindert werden – „freie Fahrt für freie Bürger“ – Du bist Halle*, online: <https://dubisthalle.de/afd-autolose-innenstadt-muss-verhindert-werden-freie-fahrt-fuer-freie-buerger>.

(12) von Schneidemesser, D. 2022: *Einkauf und Verkehr – tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Besucher:innen von Einkaufsstrassen im Vergleich zu Einschätzungen von Einzelhändler:innen*. In J. Gies, F. Huber, O. Mietzsch, C. Nobis, U. Reutter, R. Ringwald, K. Saary, & O. Schwedes (Eds.), *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung – Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität (03/2022)*, pp. 1-23. Berlin, Offenbach: VDE Verlag.

(13) Volker, J. & Handy, S. 2021: *Economic impacts on local businesses of investments in bicycle and pedestrian infrastructure: a review of the evidence*. *Transport Reviews*, 41(4), 401-431.

## 4 Gesundheitsthese

### BEFREITE STRASSEN SIND CHARMANTE EINLADUNGEN.

Auf ihnen sind alle Menschen sicher, gesund und gerne unterwegs.<sup>(14)</sup>



Verbrennermotoren  
sind gar nicht  
so schädlich.<sup>(15)</sup>

Verbrennermotoren erzeugen Gift-  
und Schadstoffe und leisten damit einen bedeutenden  
Beitrag zur Luftverschmutzung. Insbesondere Radfahrende  
sind im Straßenverkehr einer hohen Feinstaubbelastung aus-  
gesetzt.<sup>(16)</sup> Weiterhin lässt sich bestätigen, dass sich für  
Kinder, die Verkehrsschadstoffen ausgesetzt  
wurden, das Risiko erhöht, an  
Asthma zu erkranken.<sup>(17)</sup>

(14) paper planes e.V. 2023: Das Manifest der freien Strasse. online: <https://www.strassen-befreien.de/buch#manifest>.

(15) Werkstatt-tipp.de o.J.: So wenig Verkehr wie nie – profitiert davon die Luftqualität?, online: <https://www.werkstatt-tipp.de/luftqualitaet.html/>.

(16) Panis, L.I., Willems, H., Degraeuwe, B., Bleux, N., Bos, I., Jacobs, L., ... & Nawrot, T. 2012: Lung deposit dose of UFP and PM for cyclists and car passengers in Belgium. In: Urban Environment: Proceedings of the 10th Urban Environment Symposium (pp. 171-180), Springer, Netherlands.

(17) Gasana, J., Dillikar, D., Mendy, A., Forno, E. & Ramos Vierira, E. 2012: Motor vehicle air pollution and asthma in children: a meta-analysis. Environmental research, 117, 36-45.

**Titel der These**

**THESE**

Erklärung



wissenschaftlicher Beleg der These



Antithese



## 5 Klimathese

### BEFREITE STRASSEN SCHÜTZEN UNSER LEBEN UND DAS DER KOMMENDEN GENERATIONEN.

Mit ihnen lassen sich Extremwetterlagen besser bewältigen.<sup>(18)</sup>



Gegen den Klimawandel kann man nichts tun.<sup>(19)</sup>

Die gegenwärtigen klimatischen Veränderungen können nicht allein mit natürlichen Faktoren erklärt werden. Menschliche Aktivitäten, insbesondere der Treibhausgasausstoß, tragen maßgeblich dazu bei. Die klimawandelbedingten Auswirkungen können jedoch durch umfangreiche Präventions-, Erholungs-, Anpassungs- und Transformationsmaßnahmen abgemildert werden, in Städten bspw. durch die Erweiterung von grünen Infrastrukturen und Wassermanagement.<sup>(20)</sup>

(18) paper planes e.V. 2023: *Das Manifest der freien Strasse*. online: <https://www.strassen-befreien.de/buch#manifest>.

(19) AfD Alternative für Deutschland 2023: *Energie | Umwelt | Klima*. online: <https://www.afd.de/energie-umwelt-klima/>.

(20) Ribeiro, P. J. G., Goncalves, L. A. P. J. 2019: *Urban resilience: A conceptual framework*. *Sustainable Cities and Society*. Elsevier Ltd.

## 6 Politikthese UM STRASSEN ZU BEFREIEN, BRAUCHT ES POLITISCHEN WILLEN.

Konflikte müssen ausgehalten, Neues muss gewagt und Manches auch wieder verworfen werden. <sup>(21)</sup>

Verkehrsberuhigte Straßen können ein Mehr an Lebensqualität bringen, in der Südlichen Au und am Walchenseeplatz aber sehen wir, dass das kein Automatismus ist. <sup>(22)</sup>

Reale Straßenexperimente sind gegenüber der formellen Planung schneller und flexibler einsatzfähig und können besser auf die klimabedingten Herausforderungen zugeschnitten werden. Sie können zu systemischem Wandel im Städtebau führen. Um sie erfolgreich durchführen zu können, benötigt es allerdings die dauerhafte Unterstützung von Verwaltung und Politik. <sup>(23)</sup>



(21) paper planes e.V. 2023: *Das Manifest der freien Strasse*. online: <https://www.strassen-befreien.de/buch#manifest>.

(22) Kleber, I. 2023: „Müssen hier nachbessern“ – OB Reiter hat genug vom Parkplatz-Kahlschlag in München, 20.07.2023, *Abendzeitung*, online: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/muessen-hier-nachbessern-ob-dieter-reiter-hat-genug-vom-parkplatz-kahlschlag-in-muenchen-art-915882>.

(23) Bertolini, L. 2020: From „streets for traffic“ to „streets for people“: can street experiments transform urban mobility?, *Transport Reviews*, 40:6, 734-753.

**Titel der These**

**THESE**

Erklärung



wissenschaftlicher Beleg der These



Antithese

## 7 Beteiligungsthese UM STRASSEN ZU BEFREIEN, BRAUCHT ES PIONIERE.

Wir alle können diesen Wandel mitgestalten.<sup>(24)</sup>



Die Beteiligung der Öffentlichkeit bei dem Vorhaben war nicht ausreichend. Dies wird sich bei dem Ergebnis der nächsten Kommunalwahl widerspiegeln.<sup>(25)</sup>

„Das ist ja der Charakter eines Reallabors, dass wir schnell und agil auf Feedback reagieren.“ [...] Um den Austausch mit und innerhalb der Nachbarschaft zu pflegen, gebe es alle zwei Wochen eine öffentliche Sprechstunde am Schlotthauer Platz. Zudem plane man ein „Demokratiecafé“, bei dem Anwohnende trotz ihrer kontroversen Standpunkte ins Gespräch kommen sollen.<sup>(26)</sup>

(24) paper planes e.V. 2023: Das Manifest der freien Strasse. online: <https://www.strassen-befreien.de/buch#manifest>.

(25) User Comments, 2023: TU und Stadt München testen die autofreie Straße der Zukunft. 16.06.2023, Abendzeitung München, online: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/tu-und-stadt-muenchen-testen-die-autofreie-strasse-der-zukunft-in-der-au-art-908476>.

(26) Stäbler, P. 2023: Gespaltenes Viertel: Autofreie Zone löst hitzige Debatten aus. 14.07.2023, t-Online Nachrichten für Deutschland, online: [https://www.t-online.de/region/muenchen/id\\_100207840/muenchen-autofreie-zone-in-kolumbusstrasse-sorgt-fuer-konflikte.html](https://www.t-online.de/region/muenchen/id_100207840/muenchen-autofreie-zone-in-kolumbusstrasse-sorgt-fuer-konflikte.html).

## 8 **Gerechtigkeitsthese** **BEFREITE STRASSEN SIND VON ALLEN FÜR ALLE.**

Sie sind flächengerecht, zugänglich und ermöglichen Teilhabe für alle Bedürfnisse und zum Wohle der Gesellschaft. <sup>(27)</sup>

Für eine lebendige Innenstadt brauchen wir auch Autos.<sup>(28)</sup>

Es muss zwischen Verkehrsgerechtigkeit und Mobilitätsgerechtigkeit unterschieden werden. Einen gerechten Zugang zu Mobilitätsangeboten wird eine durch Innovation und Technik angetriebene Verkehrswende nicht erzielen können.<sup>(29)</sup>



(27) Diese These ist nicht Bestandteil des Manifests der freien Straße, sie wurde indes vom aqt Forschungsteam hinzugefügt.

(28) Reinhard, D. 2021: Für eine lebendige Innenstadt brauchen wir auch Autos. 05.06.2021, ZEITONLINE, online: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-06/autofreie-innenstadt-halle-lebensqualitaet-handel-hendrik-lange-christoph-bernstiel>.

(29) Verlinghieri, E., Schwanen, T. 2020: Transport and mobility justice: evolving discussions. *Journal of Transport Geography*, 87.

**Titel der These**

**THESE**

Erklärung



wissenschaftlicher Beleg der These



Antithese



Abb. 15: Studierende bei der Durchführung des Planspiels – Nachstellung des Nachbarschaftsforums nebenan.de

# Woche 1: Planspiel & Problemverständnis

In der ersten Woche setzen die Studierenden sich am Beispiel des Forschungsprojektes MCube aqt spielerisch mit den Ansichten der Münchner:innen zur Mobilitätswende auseinander und gewinnen theoretische und praktische Einblicke in den Bereich der Wissenschaftskommunikation.

## Methode: Planspiel und Personas

In einem Planspiel werden Entscheidungs- und Konfliktsituationen simuliert, in denen die Teilnehmenden Rollen mit unterschiedlichen Interessenlagen übernehmen und Prozesse der kollektiven Entscheidungs- und Konsensfindung durchspielen. Die Teilnehmer:innen können aktiv in das Spielgeschehen eingreifen und die soziale und politische Realität unmittelbar nacherleben.<sup>(30)</sup>

Das aqt Planspiel gibt den Teilnehmenden die Gelegenheit, das Projekt in seinen unterschiedlichen Phasen kennenzulernen und aus einer neuen Perspektive zu betrachten. Aus dieser werden der Projektverlauf reflektiert und die Elemente im Prozess herausgearbeitet – Momente, die vermehrt zu Konsens oder Konflikt geführt haben.

Die Mitspieler:innen vertreten die Positionen verschiedener Personas, die idealtypisch jeweils eine Personengruppe mit konkreten Eigenschaften, Einstellungen und Verhalten repräsentieren. Der Perspektivwechsel ermöglicht den Teilnehmenden Einblicke in alternative Sichtweisen und Argumente.

In fünf Runden und verschiedenen Gesprächsformaten wird ein verkürzter Projektprozess von aqt durchlaufen. Durch die teils konträren Perspektiven der Personas können je nach Situation konfliktreiche Gespräche entstehen. Eine Runde entspricht einer von fünf Projektphasen, die zwischen zwei Wochen bis drei Monate gedauert haben.

Nachfolgende Abbildung zeigt ein Spielset einer/s Teilnehmenden. Es beinhaltet einen Vorstellungstext über die Persona, zwei Arbeitsblätter zur Vorbereitung auf die Rolle und die jeweilige Projektphase.



Abb.16: Spielset einer/s Teilnehmenden

(30) Landeszentrale für politische Bildung Baden Württemberg o.J.: Planspiele – Didaktische und methodische Hinweise. <https://www.lpb-bw.de/planspiele-didaktik#c56172>



## Spielvorbereitung: Auswahl aus ...

### 5 Situationen

1. Winterinterventionen und Beteiligung vor Ort, März 2023
2. Informationsbrief und Mobilitätsumfrage, April/Mai 2023
3. Aufbau und Eröffnung der Reallabor-Maßnahmen, Juni 2023
4. Erste Hälfte der Reallabore, Juli/ August 2023
5. Zweite Hälfte der Reallabore, September/ Oktober 2023

### 3 Stationen

- A. Gespräch im Treppenhaus
- B. Auf den Flächen von aqt
- C. Online – Nachbarschaftsforum nebenan.de (Telegram-Gruppe)

### 16 Personas



Abb.17: Überblick über die 16 Personas

## Persona-Beispiele



**Peter**

85 | Rentner

- **Mobilitätsverhalten:**  
eingeschränkt zu Fuß oder Fahrdienst
- **Straßenraum der Zukunft:**  
ruhig, viel Erholung, Krankentransport muss möglich bleiben

„In meinem Alter muss ich mich nachmittags oft ausruhen und jetzt hat man keinen Tag und keine Nacht mehr Ruhe. Ich habe oft Kopfschmerzen und schlafe schlecht. Wenn die Leute flanieren oder Kinder Ball spielen, dann haltt das zwischen den Häuserzeilen.“

Peter braucht viel Ruhe aufgrund seiner altersbedingten Krankheit(en). Er kann nicht mehr gut gehen und ist deshalb viel zu Hause. Nachmittags schläft er normalerweise ein bis zwei Stunden mit geöffnetem Fenster. Das kann er seit Beginn der Interventionen nicht mehr. Es ist ihm zu laut vor seinem Fenster und zu viel Trubel. Sein Fahrdienst, die mobile Pflege und seine Familie finden keinen Parkplatz vor dem Haus und das ärgert Peter. Diesem Ärger macht er im Gespräch mit Nachbar:innen Luft.



**Carla**

28 | Mediengestalterin im Homeoffice

- **Mobilitätsverhalten:**  
Fahrrad oder Lastenrad und bei schlechtem Wetter ÖPNV, Urlaub im Bulli, der unbewegt in der Nebenstraße seit zwei Monaten steht (Parkausweis)
- **Straßenraum der Zukunft:**  
Kindgerecht, mehr Grün, bessere Radwege, Klimaresilienz, kostenloser ÖPNV als Alternative zum Auto, eingeschränktes Parken

„Die Kolumbusstraße ist ein herzlicher Platz für: Kommunikation, Kinderlachen, -spielen, Relaxen, besonders: Kinder können in der Großstadt vor der Haustür spielen. Mehr davon! Das einzige Manko: Es könnten mehr Mülleimer platziert werden. Oft lassen Leute ihren Müll herumliegen.“

Carla hat gerade wieder angefangen zu arbeiten und freut sich daher umso mehr, wenn sie nach dem Abholen aus der Kita noch Zeit mit ihrem Kind auf den Flächen des Projekts verbringen kann. Sie betreut auch ein Hochbeet, das sie immer mit ihrem Kind gemeinsam gießt und erntet. Ihre Begeisterung teilt sie gerne, aber wenn die Nachbar:innen wieder über die Kinder schimpfen, verzieht sie sich eher. Dass ihr Bulli einen Parkplatz für andere blockiert, merkt sie zunächst nicht.

## Spielverlauf



**1** Die Gesprächsrunde wird durch das Aufdecken einer Stationskarte und einer Situationskarte definiert. Die Mitspieler:innen informieren sich gemeinsam über die jeweilige Projektphase und das Gesprächsformat mithilfe des bereitgestellten Materials.



**2** Ein:e Mitspieler:in übernimmt die Spielleitung. Die Spielleitung ist der/die Moderator:in der Diskussion, definiert Gesprächsregeln und kontrolliert die Bearbeitungszeiten.



**3** Jede:r weitere Mitspieler:in erhält eine Persona und ein Arbeitsblatt „Wie sieht deine Haltung aus?“ und macht sich selbstständig mit dem jeweiligen Charakter vertraut. Die zugeteilte Rolle kann im Rahmen der definierten Gesprächsrunde ausgeschmückt bzw. ergänzt werden. Die Mitspieler:innen tauchen in die Gesprächssituation ein.



**4** Alle Mitspieler:innen, denen eine Persona zugeordnet wurde, treten in Diskussion miteinander. Nach Ablauf der Diskussionszeit erhält die Gruppe das Arbeitsblatt „Gruppenreflexion“.



**5** Die konsens- sowie konfliktfähigen Gesprächsinhalte und Redeanteile werden gemeinsam reflektiert und die Erkenntnisse auf dem Arbeitsblatt festgehalten. Nach der Beendigung der genannten fünf Schritte ist eine Spielrunde abgeschlossen.

## Ziel des Spiels

Die Mitspieler:innen setzen sich intensiv mit den verschiedenen Entwicklungsschritten des Projekts auseinander. Sie reflektieren den Projektverlauf und arbeiten sogenannte Schwachstellen im Prozess heraus – Momente, die zu besonders vielen Unstimmigkeiten geführt haben.

Die Mitspieler:innen nehmen diverse Rollen ein und vertreten auch solche Positionen konsequent, die sich nicht mit Ihren persönlichen Ansichten decken. Dabei lernen sie verschiedene Gesprächsweisen, Argumentationsmuster und Kommunikationsformate kennen.

Zum einen entwickeln die Mitspieler:innen daraus ein Verständnis für die Herausforderungen, denen transformative Experimente bzw. Forschungsprojekte ausgesetzt sind. Zum anderen entwickeln sie eigene Methoden der Gesprächsführung, die zu einem besseren Austausch zwischen Wissenschaft, Politik und Behörden und Zivilgesellschaft führen können.

## Ergebnisse



Das Planspiel hilft den Studierenden das Projekt kennenzulernen und aus der Perspektive einer der Personas nachzuvollziehen, inwiefern andere Lebensrealitäten die Sicht auf das Projekt beeinflussen. Die ersten Erkenntnisse aus dem Planspiel zeigen, dass die Diskussionen ähnlichen Mustern folgen wie im Verlauf des Projektes beobachtet wurde. Es zeigt sich in den Gruppendiskussionen, dass es teilweise schwierig ist, Konsenthemen zu finden, wohingegen Konfliktthemen sich einfacher abzeichnen.



Die online-Nachbarschaftsplattform nebenan.de stellt im Projektverlauf eine wichtige Austauschplattform für die Nachbarschaft dar. Sie wird im Planspiel als Channel bei Telegram nachgestellt. Die Diskussion ist sehr emotional und teils enthemmt geführt worden. Ohne dass Reaktionen der Anwohnenden den Studierenden vorher bekannt waren, sind die Parallelen vom Planspiel zum tatsächlich beobachteten Verhalten im Projektverlauf frappierend.



Abb.18: Ausstellung der Intervention im Quartier Südliche Au

# Woche 2: Design Sprints & Prototyping

Auf Basis der definierten Probleme und Themen entwickeln die Studierenden in der zweiten Woche vier verschiedene Interventionen. Sie testen diese in der Südlichen Au im Austausch mit Passant:innen, dem aqt Forschungs- team und Quartiersbewohner:innen und stellen ihre Ergebnisse öffentlich zur

Diskussion. Da es sich bei einem Design Sprint um einen iterativen Prozess handelt, können die verschiedenen Bausteine nicht trennscharf voneinander unterschieden werden. Dies bildet sich in den Ergebnisbeschreibungen ab. Auf den folgenden Seiten stellen die Studierenden ihre Interventionen vor.

## Method: Design Sprints & Prototyping

In Design Sprints werden in kurzer Zeit Lösungen zu definierten Problemen generiert und Ideen mittels Prototypen im realen Umfeld getestet.

Aus dem Wissen aus der Vorbereitung und den Erfahrungen des Planspiels werden Themen basierend auf den Thesen zur Mobilitätswende ausgewählt und Problemstatements in Gruppenarbeit definiert.

In der Inspirationsphase generieren die Gruppen schnell viele verschiedene Kommunikationsformate für unterschiedliche Zielgruppen und bewerten diese. Die besten Ideen werden ausgewählt und prototypisch umgesetzt. Diese werden in der letzten Phase mit

Menschen vor Ort getestet und iterativ weiterentwickelt. Die Reaktionen der Menschen können so im Gestaltungsprozess berücksichtigt werden.

Dabei ist das Ziel, zu bilden und informieren, in den Austausch zu kommen und zum Mitmachen einzuladen. Es ist wichtig, die Sprache und das Medium entsprechend der Lebensrealität und den Erwartungen der Zielgruppe zu wählen. Insbesondere sind diejenigen mitzudenken, die in der Regel nur schwer erreicht werden.

### Leitfragen

Wo herrscht Bedarf zum Handeln? Welche Zielgruppe soll adressiert werden? Was ist der Kontext des Problems?

## Ergebnisse



**Problemstatement Nachbarschaftsthese:** Der öffentliche (Straßen-) Raum war immer ein Ort der sozialen Interaktion. Seit der Massennormotorisierung ist er in seinen Funktionen jedoch stark eingeschränkt worden, wird heute primär als Verkehrsfläche genutzt und trägt zur Anonymität innerhalb der Nachbarschaft bei. Straßenexperimente können diese Entwicklung aufhalten, indem sie Begegnung und Interaktion zwischen Anwohnern untereinander sowie Besuchenden fördern. Dies bringt ebenso Konflikte mit sich, die gemeinschaftlich ausgehandelt werden müssen. Eine faire Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Bedürfnissen hilft bei der Überwindung der Konflikte und stärkt wiederum die nachbarschaftlichen Beziehungen. Auf Basis dieses Statements wird das Konzept „**Dialoge zwischen den Leinen**“ entwickelt.





**Problemstatement Mobilitätsthese:** Durch Straßenexperimente, bei denen Parkplätze reduziert werden, fühlen sich diejenigen benachteiligt, die es gewohnt sind, den öffentlichen Raum mit dem Besitz eines Autos für sich zu beanspruchen. Während das Abstellen von

Autos am Straßenrand weitgehend gesellschaftlich geduldet wird, müssen sich alternative Straßenraumnutzungen i.d.R. unterordnen oder für ihre Rauminanspruchnahme rechtfertigen. Straßenexperimente können helfen, diese Perspektive zu verschieben. Weiterhin können sie darüber aufklären, dass nur die Reduzierung der Autoinfrastruktur und Parkplatzkapazitäten zu einer Senkung der Verkehrsbelastung führt. Im Umkehrschluss bringen der Erhalt der Parkplätze und die weitere Priorisierung des Autoverkehrs lediglich eine erhöhte Verkehrsnachfrage mit sich. Das Konzept „**Waage neue Wege**“ fußt auf diesem Statement.



**Problemstatement Beteiligungsthese:** In Veränderungsprozessen sind Menschen oft überfordert. Da Gewohnheiten und gefestigte Erfahrungen Sicherheiten bieten, lassen sich viele Menschen nur schwer von Veränderungen, auch wenn sie positiv sind, überzeugen.

Durch den ständigen Konsum von Medien, ob freiwillig oder unfreiwillig, sind wir hinsichtlich der Verarbeitung und Überprüfung von Informationen überlastet. Dies hat zur Folge, dass es oft schwer fällt, sich eine eigene Meinung zu bilden. Eine faktenbasierte Klärung von Fragen, aktive, niederschwellige und unkonventionelle Teilnehmungsformate sowie positive Handlungsanreize können der Bevölkerung helfen, Selbstwirksamkeit in Planungsprozessen zu erfahren – allesamt Angebote, die es im Rahmen des Konzepts „**Zukunft Pink**“ zu stellen gilt.



**Problemstatement Gerechtigkeitsthese:** Durch Straßenexperimente werden Platzansprüche der einzelnen Mobilitätsformen zugunsten einer größeren Nutzungs- und Angebotsvielfalt verschoben. Damit wird einerseits gezeigt, wie einseitig Straßenräume derzeit genutzt

werden und wie ungleich die Voraussetzungen sind, sich auf verschiedene Art und Weise fortzubewegen. Andererseits wird aufgezeigt, welche gesellschaftlichen Gruppen durch die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastrukturen benachteiligt werden. Für die Herstellung von Mobilitätsgerechtigkeit werden räumliche Veränderungen notwendig, die allen Nutzergruppen gleichermaßen einen angemessenen Zugang zu Mobilität ermöglichen. Das Konzept „**Gestalte deine Straße**“ soll hierzu Augen öffnen.

### These

Nachbarschaftsthese

„Die Straße ist unser Treffpunkt mit dem Fremden. Verändern wir die Straße, verändern wir Gesellschaft.“

### Leitfragen

1. Was brauchen Sie in Ihrer Nachbarschaft, um sich wohlzufühlen?
2. Wie kann mehr Austausch in Ihrer Nachbarschaft aussehen?

### Konzept

Der Straßenraum nimmt als öffentlicher Begegnungsort eine wichtige Rolle für enge Nachbarschaftsbeziehungen ein. Um auf den generellen Stellenwert von Nachbarschaft hinzuweisen und die verschiedenen Bedürfnisse von Bewohner:innen in Bezug auf ihre Nachbarschaft zu kommunizieren, werden Statements der Quartiersbewohnerinnen an einer Wäscheleine, symbolisch öffentlich aufgehängt. Die Intervention möchte bei den Bewohner:innen das Interesse für das Thema wecken, zur Stärkung von Gemeinschaftsgefühl und Nachbarschaftshilfe beitragen und ein Bewusstsein dafür schaffen, dass die Gestaltung des Straßenraums maßgeblich zur Entstehung einer solidarischen und engen Quartiersgemeinschaft beitragen kann.

### Herstellung & Prototyping

Die Intervention wird zunächst in zwei Durchgängen auf dem Hans-Mielich-Platz in Giesing getestet und schließlich auf dem Schlotthauer Platz in der Südlichen Au umgesetzt. Bewohner:innen werden zum Thema Nachbarschaft niederschwellig interviewt und eingeladen, ihre jeweiligen Positionen auf T-Shirts zu schreiben. Die gespannte Wäscheleine symbolisiert zum einen das (gewünschte) Knüpfen von Verbindungen zwischen den Nachbar:innen. Zum anderen symbolisiert sie den Straßenraum als Bindeglied zwischen den Wohnungen und damit öffentlichen Begegnungsort zwischen den Nachbar:innen. Die aufgehängten T-Shirts geben ein Stimmungsbild im Quartier zum Thema Nachbarschaft ab und wecken gleichzeitig das Interesse weiterer Bewohner:innen, die Sammlung um ihre Perspektiven zu erweitern.



Abb. 19: Präsentation der Dialoge zwischen den Leinen auf dem Schlotthauer Platz

### Reaktionen & Austausch

Der Großteil der befragten Bewohner:innen vor Ort findet Nachbarschaft wichtig. Die gegenseitige Unterstützung und der Austausch, die soziale Sicherheit und das Gemeinschaftsgefühl sind für viele Befragte wichtige Aspekte, wie in den folgenden Zitaten deutlich wird:

- „Meine Nachbarschaft sind alle, die bei mir in der Nähe wohnen!“
- „Meine Nachbarn sind der Grund, weswegen ich nicht wegziehe!“
- „Durch meine Nachbarschaft fühle ich mich weniger allein!“

Einige Befragte stehen dem Thema neutral gegenüber, halten Nachbarschaft zwar für wichtig, erachten jedoch weitere Maßnahmen zur Stärkung der Nachbarschaft im Quartier nicht für notwendig. Daneben haben andere Bewohner:innen kein Interesse an einer engeren Nachbarschaft, begründen dies u. a. damit, dass sie nicht darauf

angewiesen sind, nur geringe Vorteile in engen Nachbarschaftsbeziehungen sehen oder Aspekte wie Ruhe und Anonymität bewusst vorziehen, wie in folgenden Zitaten deutlich wird:

- „Was mache ich am liebsten mit meinen Nachbar:innen? – Am liebsten gar nichts!“
- „Ich habe kein Vertrauen zu meinen Nachbarn!“

### Learnings & weitere Schritte

Im Rahmen der Intervention kommen einerseits intensive Gespräche zwischen den Forschenden und den Bewohner:innen zum Thema Nachbarschaft zustande. Andererseits ist es innerhalb des Formats gelungen, themenbezogene Gespräche zwischen den Bewohner:innen in Gang zu bringen. Ein nächster Schritt wäre, die Auswirkungen autoreduzierter Quartiere auf die Nachbarschaft genauer zu untersuchen.

### These

Mobilitätsthese

*„Die Nutzung des Stadtraums als Parkplatz ist ein fundamentales Missverständnis. Echte Freiheit beginnt jenseits von unseren privaten Autos. Befreien wir uns von ihnen!“*

### Leitfragen

1. Wem gehört der Straßenraum und wie lassen sich Flächen- und Nutzungsgerechtigkeit herstellen?
2. Welche Kosten entstehen der Gesellschaft durch die Nutzung von Autos?

### Konzept

Die tatsächlichen Kosten- und Zeitfaktoren, die die Haltung und Nutzung eines privaten Pkws mit sich bringen, werden von vielen Autobesitzer:innen unterschätzt. Die Intervention möchte diese Faktoren spielerisch und mit Hilfe von Vergleichen sowie Beispielen aus dem Alltag veranschaulichen. Mit einer Waage werden verschiedene Zeit- und Kostenfaktoren symbolisch gegeneinander aufgewogen, bspw. Zeit für Staus, Parksuchverkehre, Reisezeiten und sog. externe Kosten, die der Gesellschaft entstehen mit der Dauer verschiedener Freizeitaktivitäten und alltäglichen Ausgaben. Beim Spielen haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihr Mobilitätsverhalten zu reflektieren und sich über alternative Mobilitätsangebote zu informieren. Ein besonderer Fokus liegt darauf, mit den Mitspieler:innen zu diesen Themen ins Gespräch zu kommen.

### Herstellung und Prototyping

Für den Bau der Waage sowie der Gewichte werden ausschließlich Resthölzer verwendet. Die Intervention wird zunächst auf einem Markt getestet und anschließend auf dem Schlotthauer Platz gemeinsam mit den anderen Interventionen präsentiert. Hauptgesprächspartner:innen im Testlauf sind Passant:innen und Marktbesucher:innen, in der Südlichen Au ebenso Quartiersbewohner:innen. Infoplakate und Flyer unterfüttern die im Spiel dargestellten Vergleiche zudem mit wissenschaftlichen Fakten. Im Gespräch mit den Teilnehmenden werden diese zudem vermittelt.



Abb. 20: Präsentation der Waage am Schlotthauer Platz



Abb. 21: Präsentationsstand auf dem Schlotthauer Platz

### Reaktionen & Austausch:

Die Intervention wird von Passant:innen wie Quartiersbewohner:innen positiv aufgenommen. Mit vielen Teilnehmer:innen kommen gegen Ende des Spiels spannende Diskussionen zustande. Aufgrund der regen Teilnahme kann abgeleitet werden, dass sowohl bei den gestellten Schätzfragen als auch in Bezug auf die Infoflyer zur alternativen Mobilität Gesprächsbedarf besteht. Einige Mitspieler:innen werden im Spiel selbst kreativ, machen Vorschläge für weitere Vergleiche oder erklären, warum der Umstieg vom Auto auf alternative Mobilitätsformen aus ihrer Sicht noch nicht funktioniert.

### Learnings & weitere Schritte:

Als eine der Hauptschwierigkeiten während der Präsentation erweist sich, dass die Waage nicht genau genug austariert und die Auswahl der Gewichte (Vergleichsmöglichkeiten) zu gering ist. Viele der Teilnehmer:innen suchen auf den hölzernen Gewichten nach Antworten/Vergleichen, mit denen sie sich identifizieren können. Eine etwas größere und aufwendigere Konstruktion der Waage sowie eine größere Auswahl an Gewichten (Antwortmöglichkeiten) würde der inhaltlichen Diskussion über die tatsächlichen Kosten- und Zeitfaktoren des Autos gegenüber anderen Mobilitätsformen besser Rechnung tragen. Darüber hinaus wäre im nächsten Schritt über eine geeignete Auswertungsmethode der Rückmeldungen durch die Mitspieler:innen nachzudenken.

### These

Beteiligungsthese

*„Um Straßen zu befreien, braucht es Pioniere. Wir alle können den Kulturwandel mitgestalten.“*

### Leitfragen

1. Was vermissen Sie im öffentlichen Straßenraum?
2. Wie möchten Sie beteiligt werden?

### Konzept

Um sich die Straßenräume der Zukunft vorzustellen und umzugestalten, benötigt es Phantasie und innovatives Denken. Mit einem Artefakt, einer übergroßen rosaroten Brille, werden Bewohner:innen wie Passant:innen eingeladen, ihre Ideen, Wünsche und Bedürfnisse diesbezüglich subjektiv und uneingeschränkt zu teilen. Gemäß der Redewendung „eine rosarote Brille tragen“ sind die Teilnehmenden angehalten, möglichst frei zu denken und ebenso (noch) unrealistische, stark optimistische Wünsche für die Straßenräume der Zukunft zu kommunizieren. Die Intervention möchte bei Teilnehmenden und Öffentlichkeit ein Bewusstsein für mögliche und wünschenswerte Veränderungen in den Bereichen Mobilität und Nutzung des öffentlichen Raums schaffen. Das Artefakt im Straßenraum erregt Aufmerksamkeit und die Möglichkeit, zu

diesen Themen mit der Quartiersöffentlichkeit in Austausch zu treten.

### Herstellung und Prototyping

Für den Bau der Brille werden Holz, Plexiglas, Schrauben und Farbe verwendet. Die vorgebrachten Ideen werden von den Teilnehmenden in die Brille hineingezeichnet. Rundum das Artefakt werden eine Sammlung von Vorschlägen für wünschenswerte Straßenrauminterventionen auf Abreißzetteln angebracht. Diese fungieren als niederschwellige Abfrage und zeichnen ein Stimmungsbild, welche Art der Straßenraumgestaltung wie viel Anklang findet. Infolyer informieren zusätzlich über Möglichkeiten der Beteiligung und Umsetzung eigener kleiner Interventionen im Straßenraum, darunter die Beantragung von Straßenrauminventar sowie Parklets.





Abb. 22: Präsentation der Zukunft Pink auf dem Schlotthauer Platz



Abb. 23: Infolyer auf der Innenseite der Brille

### Reaktionen & Austausch

Die überdimensionierte rosarote Brille hat unweigerlich Aufmerksamkeit bei Bewohner:innen und Passant:innen, allem voran Kindern erregt. Viele Besucher:innen blicken durch die Brille hindurch und skizzieren auf die Brillengläser oder auf Papier, wie sie sich ihre perfekte Straße vorstellen oder wie sie den Ausschnitt, den sie beim Blick durch die Brille sehen, umgestalten würden. Andere ergänzen ihre Wünsche stichwortartig auf dem Brillengestell oder suchen direkt das Gespräch mit den Forschenden.

### Learnings & weitere Schritte

Die Forschenden stellen fest, dass das Format eine breite Aufmerksamkeit auf sich zieht. Insbesondere Kinder zeigen Interesse, weshalb es sinnvoll wäre, dieser Zielgruppe in einer nächsten Runde besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Da viele Kinder (noch) nichts mit dem Sinnbild der rosaroten Brille anzufangen wissen, sollte darüber nachgedacht werden, wie das Format kindgerechter gestaltet werden kann. Um die Wirkungen der Intervention auf die Quartiersbevölkerung genauer zu erfassen, müsste sie überdies länger im Quartier verbleiben.



### These

Gerechtigkeitsthese

*„Befreite Straßen sind von allen für alle. Sie sind flächengerecht, zugänglich und ermöglichen Teilhabe für alle Bedürfnisse und zum Wohle der Gesellschaft.“*

### Leitfragen

1. Wie stellen Sie sich eine gerechte Aufteilung der Straße vor?
2. Wie könnte man mehr Menschen erreichen?

### Konzept

Der öffentliche Straßenraum ist ein begrenztes Gut und erfüllt u.a. als Freiraum, Bewegungsraum und sozialer Interaktionsraum vielfältige Funktionen. Eine gerechte Verteilung dieses Raums ist wichtig, um die Bedürfnisse und Anforderungen aller Interessengruppen gleichermaßen zu berücksichtigen. Mit der Intervention sollen spielerisch die verschiedenen Funktionen des Straßenraums veranschaulicht und über seine gerechte Aufteilung diskutiert werden. Ein typischer Münchner Straßenraum wird in einem Modell (M 1:50) „leerraum“ dargestellt. Zur Gestaltung steht ein Baukasten mit verschiedenen Straßenraumelementen zur Verfügung. Mit dem Spiel wird aufgezeigt, dass konventionelle Straßenräume stark auf Autos ausgerichtet sind und eine Neuverteilung der Flächen für mehr Diversität und Nutzungsgerechtigkeit notwendig ist.

### Herstellung und Prototyping

Das Modell besteht aus recycelten Materialien, wie Karton, Hölzern, Papieren, Grasmatten, Hartschaumplatten sowie Pflanzenresten. Diese ressourceneffiziente Herangehensweise fördert die Kreativität und den verantwortungsbewussten Umgang mit begrenzten Ressourcen. Zu den Baukastenelementen gehören bspw. Grünflächen, Bäume, verschiedene Stellplätze, Fahrrad- und Rettungswege sowie Ausstattungselemente wie Bänke, Spielgeräte, Hochbeete, Pergolen oder Sandkästen. Den Teilnehmenden wird es im Spiel ermöglicht, die Auswirkungen unterschiedlicher Gestaltungsideen zu erkunden, eigene Visionen zu entwickeln und Interessenskonflikte offenzulegen.



Abb. 24: Zwei Mitspieler:innen am Schlotthauer Platz



Abb. 25: Gestaltungswunsch einer/s Teilnehmenden

### Reaktionen & Austausch

Zu Beginn des Spiels entscheiden die Teilnehmenden selbst, mit welchen Elementen sie die Straße gestalten. Nach der ersten Runde werden sie auf die verschiedenen Interessengruppen und mögliche Nutzungskonflikte hingewiesen. Die meisten Teilnehmer:innen passen ihre Gestaltung daraufhin an, nicht immer zeigen sie sich mit ihrem Gestaltungsversuch am Ende zufrieden. Die meisten Teilnehmer:innen stimmen darin überein, dass bei der Planung des Straßenraums die Bedürfnisse aller Interessengruppen gleichermaßen berücksichtigt werden sollen. Trotzdem ist zu beobachten, dass die Mitspieler:innen bei ihren Gestaltungsversuchen dazu neigen, ihre eigenen Bedürfnisse in den Vordergrund zu stellen und die Bedürfnisse derjenigen Gruppen zu vernachlässigen, mit deren Ansprüchen sie sich weniger identifizieren können.

### Learnings & weitere Schritte

Das Spiel bedarf im Praxistest weniger Erklärungen und erhält durchweg positive Resonanz. Freiwillige Teilnehmer:innen finden sich schnell. Durch das Spiel ist den Teilnehmenden meist sehr schnell aufgefallen, wie viel Straßenraum auf Pkws entfällt und dass es deren Einschränkung bedarf, um andere Nutzungen integrieren zu können. Viele Teilnehmende machen sich nicht nur Gedanken über die gerechte Aufteilung des Raums, sondern ebenso zu den Themen Nachbarschaft und Mobilität. Einige schlagen weitere Gestaltungselemente für den Baukasten vor, der daraufhin erweitert wird. Das Spiel ist darüber hinaus der Einstieg für intensive themenbezogene Gespräche mit den Teilnehmenden. Um zu weiteren Ergebnissen zu kommen, sollte das Spiel in anderen Quartieren wiederholt und ein Erhebungsbogen erstellt werden.



Abb. 26: Präsentation der Interventionen am Schlotthauer Platz vor Interessierten

# Reflexionen

Die (not-a) 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. Aus der durchgeführten Veranstaltung nehmen sowohl die Studierenden als auch das aqt Forschungsteam wertvolle Erkenntnisse mit.

Am Ende der (not-a) Summer School verfassen alle Studierenden auf je einer A4 Seite ihr persönliches Feedback. Im November kommen die Teilnehmenden und das aqt Forschungsteam darüber hinaus zu einer gemeinsamen Abschlussrunde zusammen. Auf den folgenden Seiten werden die Reflexionen aus Sicht der Studierenden und aus Sicht der Lehrenden zusammengefasst.

# Aus Sicht der Studierenden



In der Gesamtheit geht aus den Reflexionen der Studierenden hervor, dass sowohl die Vermittlung der Inhalte als auch die Methoden und Arbeitsweisen rückblickend erfolgreich waren. Viele stellen innerhalb der Gruppe aber auch bei der Auswahl der Inputs eine Interdisziplinarität fest, die sich so auch im „aqt“-Reallabor wiederfindet. Mehrheitlich bewerten die Teilnehmenden der (not-a) Summer School die Gruppenarbeit mit verschiedenen Persönlichkeiten und individuellen Fachkenntnissen als wichtig für das erreichte Ergebnis. Fast alle heben hervor, ihren eigenen Anteil im Prozess erkennen zu können. Daraus kann ein Lerneffekt in Bezug auf selbstwirksames Vorgehen abgeleitet werden.

Die Inputs werden mehrheitlich als hilfreich eingestuft. Insbesondere hervorgehoben werden dabei die Themen, welche den inhaltlichen Rahmen der (not-a) Summer School bildeten – die Thesen aus dem „Manifest der freien Straße“ und die Wissenschaftskommunikation. Die Teilnehmenden erkennen diesbezüglich den angestrebten thematischen Schwerpunkt des Lehrformats.

Bezüglich der vorgestellten Methoden bleibt den meisten Studierenden das Entwickeln und Realisieren eigener Ideen im Gedächtnis. Einen bleibenden Ein-

druck hinterlässt zudem das Planspiel. Der Perspektivenwechsel wird für Situationen als lehrreich empfunden, in denen es wichtig ist, Verständnis zu haben und sich in andere hineinzusetzen.

Bei der Entwicklung ihrer Prototypen identifiziert der Großteil der Teilnehmenden die direkte Kommunikation und Einbindung der Zivilbevölkerung als essenziellen Bestandteil. Einige Studierende nutzen partizipative Methoden, um die Bedürfnisse von Passant:innen und Quartiersbewohner:innen zu identifizieren und wenden eigene Design Sprints an. Die vorgestellten Methoden und Ansätze konnten damit durch die Studierenden von der Theorie in die Praxis übertragen werden. Ebenfalls hervorgehoben werden positive Erfahrungen bei der Bewältigung von Herausforderungen, bspw. der öffentlichen Präsentation der Konzepte.

Zusammenfassend geben alle Teilnehmenden an, die (not-a) Summer School als wertvolle Erfahrung empfunden zu haben. Etwa die Hälfte stellt bei sich ein persönliches Wachstum fest, häufig genannt wurde bspw. die Verbesserung der eigenen Diskursfähigkeit. Den Schilderungen zufolge kann die (not-a) Summer School als eine erfolgreiche und lehrreiche Veranstaltung betrachtet werden.

# Aus Sicht der Lehrenden



Die (not-a) Summer School hatte die theoretische Vermittlung von Konzepten der Wissenschaftskommunikation im Kontext der Mobilitätswende sowie die praktische Entwicklung und Erprobung eigener Kommunikationsformate zum Ziel. Rückblickend lässt sich feststellen, dass die Lernziele erreicht worden sind.

Das transformative Lehrformat stärkt wesentliche Kompetenzen in den Bereichen des interdisziplinären und agilen Arbeitens. Die Begrenztheit von zwei Wochen und die intensive, tägliche Zusammenarbeit fördert die Motivation und den Einsatz der Studierenden. Es ist herausfordernd, eine interdisziplinäre Gruppe Studierender auf denselben Wissensstand zu bringen, sodass sie kollaborativ über ihre Fachdisziplin hinweg gemeinsame Formate der Wissenschaftskommunikation entwickeln können. Das Manifest der freien Straße und die gegenseitige Vermittlung der Erkenntnisse aus der Literatur- und Medienrecherche bieten hierfür jedoch einen hilfreichen Einstieg.

Das Planspiel erweist sich als wertvolle Methode zur Aktivierung und Sensibilisierung der Studierenden für verschiedene Perspektiven auf die Mobilitätswende. Wesentlich für den Lernerfolg ist die

Entwicklung und Durchführung eigener prototypischer Interventionen, die die Studierenden basierend auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und unter Berücksichtigung der Experten-Inputs in Design Sprints konzipieren. Besonders hervorzuheben ist hierbei der geforderte Mut der Studierenden, potenziell konflikträchtige Themen anzusprechen und ihre Lösungsansätze im Austausch mit der Bevölkerung zu entwickeln.

In kurzer Zeit sind durchdachte und kreative Kommunikationsformate entstanden. Die Interventionen zeigen nicht nur innovative Wege auf, um komplexe Informationen verständlich zu machen, sondern illustrieren auch, wie durch kreative Methoden der Wissenschaftskommunikation ein Bewusstsein für die drängenden Fragen der urbanen Mobilität und des Zusammenlebens geschaffen werden kann. Die positive Resonanz der Stadtbevölkerung auf die Interventionen verdeutlicht die Bedeutung und das Potenzial transformativer Lehrformate, die nicht nur akademische Inhalte vermitteln, sondern Studierende aktiv in reale Transformationsprozesse einbinden. Die Erfahrungen und Erkenntnisse aus der aqt (not-a) Summer School 2023 bilden somit eine wertvolle Grundlage für die Weiterentwicklung solcher Lehrformate und für die Wissenschaftskommunikation in Projekten wie aqt.

# Verzeichnisse

- 53** **Abbildungsverzeichnis**
- 54** **Akteure**
- 55** **Impressum**



# Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Team der aqt (not-a) Summer School 23 am Schlotthauer Platz in der Südlichen Au	7
Abb. 2: Verortung der aqt Reallabore in München (Eigene Darstellung, Luftbild: Landeshauptstadt München GeodatenService)	17
Abb. 3: Luftbild des Parklizenzgebiets Südliche Au (Eigene Darstellung, Satellitenbild: Google Earth)	11
Abb. 4: Straßenquerschnitt Kolumbusstraße vor der Umgestaltung (Marco Kellhammer)	11
Abb. 5: Parkbuchten in der Kolumbusstraße vor der Umgestaltung (Marco Kellhammer)	11
Abb. 6: Straßenquerschnitt Kolumbusstraße nach der Umgestaltung (Michael Nagy)	11
Abb. 7: Sandfläche in der Kolumbusstraße nach der Umgestaltung (Viktoriya Zayika)	11
Abb. 8: Luftbild des Parklizenzgebiets Walchenseeplatz (Eigene Darstellung, Satellitenbild: Google Earth)	12
Abb. 9: Straßenquerschnitt Landstraße vor der Umgestaltung (Marco Kellhammer)	12
Abb. 10: Straßenquerschnitt Landstraße vor der Umgestaltung (Marco Kellhammer)	12
Abb. 11: Straßenquerschnitt Landstraße nach der Umgestaltung (Viktoriya Zayika)	12
Abb. 12: Straßenquerschnitt Landstraße nach der Umgestaltung (Viktoriya Zayika)	12
Abb. 13: Die Studierenden der (not-a) Summer School bei der Quartiersbegehung Walchenseeplatz	13
Abb. 14: Visualisierung zur Mobilitätswende im Manifest der Freien Strasse (paper planes e.V.)	22
Abb. 15: Studierende bei der Durchführung des Planspiels – Nachstellung des Nachbarschaftsforums nebenan.de	32
Abb.16: Spielset einer/s Teilnehmenden	33
Abb.17: Überblick über die 16 Personas	34
Abb.18: Ausstellung der Intervention im Quartier Südliche Au	38
Abb. 19: Präsentation der Dialoge zwischen den Leinen auf dem Schlotthauer Platz	42
Abb. 20: Präsentation der Waage am Schlotthauer Platz	44
Abb. 21: Präsentationsstand auf dem Schlotthauer Platz	44
Abb. 22: Präsentation der Zukunft Pink auf dem Schlotthauer Platz	46
Abb. 23: Infolyer auf der Innenseite der Brille	46
Abb. 24: Zwei Mitspieler:innen am Schlotthauer Platz	48
Abb. 25: Gestaltungswunsch einer/s Teilnehmenden	48
Abb. 26: Präsentation der Interventionen am Schlotthauer Platz vor Interessierten	49

Wenn nicht anders vermerkt, sind die Fotos im Rahmen des Projekts entstanden und von den Studierenden sowie Projektmitarbeiter:innen aufgenommen worden.

.....



# Akteure - MCube aqt (not-a) Summer School

Die (not-a) 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:

Technische Universität München -

<sup>1</sup> Professur für Urban Design,

<sup>2</sup> Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung,

<sup>3</sup> Lehrstuhl für Vernetzte Verkehrssysteme,

<sup>4</sup> Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik,

<sup>5</sup> Lehrstuhl für Verkehrstechnik;

<sup>6</sup> Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung;

<sup>7</sup> Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat;

<sup>8</sup> Hans Sauer Stiftung;

<sup>9</sup> Stadtwerke München GmbH;

<sup>10</sup> UnternehmerTUM Digital Hub Mobility.

## Organisation:

Filippos Adamidis <sup>3</sup>, Simone Aumann <sup>2</sup>, Mareike Schmidt <sup>1</sup>

## Mitarbeit:

Anna-Lena Genz <sup>10</sup>, Anne-Sophie Hofmann <sup>2</sup>, Alicia-V. Hergerdt <sup>1</sup>, Barbara Lersch <sup>8</sup>, Sebastian Preiß <sup>8</sup>, Paul Seelinger <sup>10</sup>

## Besonderer Dank an:

Stefanie Burger, Nienke Buters, Eleanor Chapman, Stefanie Ruf, Carolin Zimmer, Julia Kinigadner, Olga Wiedenhöft von der TUM, Leonie Jung-Irrgang und Gerd Grüneisl von minimünchen e.V., Lynn Harles, Andrea Huber und das Team der Färberei (Kreisjugendring München-Stadt), Erik Treske von intresik, paper planes e.V., Oliver MayBeckmann und das Team der MCube-Geschäftsstelle.

## Teilnehmer:innen:

Johannes David, Christine Geelhaar, Valerie Lemke, Christina Lipowski, Jana Liszewski, Zoreslava Marchuk, Nicola Pfennich, Sara Rieger, Julian Schneider, Charlotte Schöffend, Paul Seelinger, Nele Wenkebach, Yang Yang, Daria Zakhvatova, Anika Zeman.

# Impressum

Diese Publikation ist Teil des Forschungsprojektes MCube: Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt (aqt). Der Bericht entstand im Rahmen der (not-a) Summer School 2023 an der Technischen Universität München.

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

## Herausgegeben von:

Mareike Schmidt  
Technische Universität München  
School of Engineering and Design  
Professur für Urban Design  
Prof. Dr. Benedikt Boucsein

Filippos Adamidis  
Technische Universität München  
School of Engineering and Design  
Lehrstuhl für Vernetzte Verkehrssysteme  
Prof. Dr. Constantinos Antoniou

Simone Aumann  
Technische Universität München  
School of Engineering and Design  
Lehrstuhl für Siedlungsstruktur  
und Verkehrsplanung  
Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst

## Autor:innen:

Filippos Adamidis<sup>3</sup>, Simone Aumann<sup>2</sup>, Anna-Lena Genz<sup>10</sup>, Anne-Sophie Hofmann<sup>2</sup>,  
Mareike Schmidt<sup>1</sup>

## Grafik und Layout:

Anne-Sophie Hofmann<sup>2</sup>, Alicia-V. Hergerdt<sup>1</sup>, Marco Kellhammer<sup>1</sup>

Online Version  
veröffentlicht im März 2024  
verfügbar unter <https://mediatum.ub.tum.de/1739087>  
MCube aqt (not-a) Summer School 2023 – Bericht

© 2024 Technische Universität München

