M Cube
Münchner Cluster für die Zukunft
der Mobilität in Metropolregionen

aqt ... für eine lebenswerte Stadt

Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt

Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt aqt



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

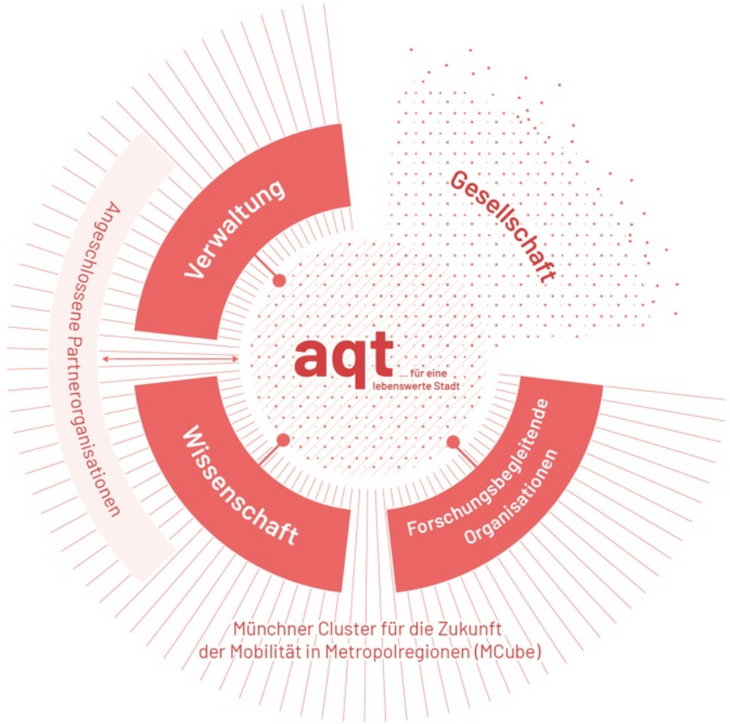
Projektbeteiligte

Wissenschaft
Technische Universität München:
Professur für Urban Design
Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
Lehrstuhl für Vernetzte Verkehrssysteme
Lehrstuhl für Verkehrstechnik
Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik

Verwaltung
Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Forschungsbeteiligte Organisationen
Stadtwerke München GmbH
Hans Sauer Stiftung
UnternehmerTUM GmbH

Angeschlossene Partnerorganisationen
Bayerische Hausbau GmbH & Co. KG
ChargeX GmbH
Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG
TIER Mobility SE
Veomo Consulting GmbH



Das Projekt aqt ist Teil des Münchner Clusters für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen (MCube).
MCube wird von der Technischen Universität München geleitet und bringt die führenden Mobilitätsexpert*innen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft zusammen unter dem Motto: miteinander möglich machen. In MCube wird zum breiten Bereich der Zukunft der Mobilität geforscht, Prototypen werden getestet und Innovationen für Deutschland und die Welt entwickelt. Dies umfasst Themen von autonomem Fahren, Elektromobilität, neuen Gesetzen für Mobilitätsinvestitionen bis zur Neugestaltung des öffentlichen Raums.

GEFÖRDERT VOM
CLUSTERS 4 FUTURE
Innovationsnetzwerke für unsere Zukunft
Bundesministerium für Bildung und Forschung

Vorwort

München ist eine attraktive und lebenswerte Stadt. Immer mehr Menschen möchten hier wohnen, leben und arbeiten. Dies verlangt nach innovativen Strategien, unter anderem für die Mobilität und den öffentlichen Raum. Hinzu kommen die Auswirkungen des Klimawandels. Der Fokus der Landeshauptstadt München liegt daher auf der Entwicklung ganzheitlicher Ansätze, die gleichzeitig Mobilitätslösungen bieten und die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Bereichen optimieren. Beides muss möglichst vielen Menschen gerecht werden. Zugleich brauchen wir mehr Grünflächen, um die Auswirkungen der sommerlichen Hitzebelastung und Starkregen in der Stadt zu reduzieren. Das erfordert neue Konzepte.

Im MCube-Innovationsprojekt „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt" (aqt) haben wir als Landeshauptstadt München gemeinsam mit der Technischen Universität München und weiteren Partner*innen Lösungen unter realen Bedingungen erprobt. In der Südlichen Au und am Walchenseeplatz konnten alle erleben, wie ein solches Quartier künftig aussehen könnte.

Wir freuen uns, dass viele Anwohner*innen und Interessierte die Chance genutzt haben, sich in Umfragen und Workshops einzubringen, Lösungsansätze zu entwickeln und gemeinsam mit dem Projektteam die neu entstandenen Räume zu beleben.

Wenn wir unsere Stadt auch in Zukunft lebenswert erhalten wollen, sind Veränderungen notwendig. Die bereichernde Debatte darüber hat bereits begonnen. Eine wichtige Grundlage für die Fortsetzung dieser Diskussion liefern die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung des Projekts aqt. Wir haben diese für Sie in dieser Broschüre zusammengefasst.

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin
Landeshauptstadt München

Georg Dunkel
Mobilitätsreferent
Landeshauptstadt München



Luftaufnahme Gemeinschaftswiese Kolumbusstraße

Unsere Städte sind Abbild unserer Gesellschaft und wandeln sich entsprechend. Zum Beispiel Straßen: Wo Anfang des 20. Jahrhunderts vor allem zu Fuß gegangen und mit dem Fahrrad gefahren wurde, kamen mit der Zeit immer mehr Verkehrsmittel hinzu, hohe Mobilität wurde selbstverständlich. Der Nutzungsdruck insbesondere auf innerstädtische Straßen nahm dabei immer mehr zu, da der zur Verfügung stehende Platz praktisch gleich geblieben ist. Die Erderwärmung erhöht diesen Druck, denn wir benötigen als Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung Flächen für kühlendes Grün und die Versickerung von Niederschlägen.

Während frühere Veränderungen oft top-down (ausgehend von der Stadtverwaltung) entschieden wurden, sind wir heute in der privilegierten Lage, den Wandel gemeinsam mit der Bevölkerung zu gestalten. Im MCube-Innovationsprojekt aqt haben wir dies in einem in dieser Größe in Deutschland einzigartigen Feldversuch erforscht. Besonders beeindruckt hat uns, dass die Bevölkerung bereit war, sich einzubringen: In zahlreichen Kommentaren, Gestaltungsvorschlägen, Workshops und Dialoggruppen auf nachbarschaftlicher Ebene zeigte sich ein starkes Engagement der Bürgerinnen und Bürger. Und dieses Engagement wirkt: Die Erkenntnisse und das Prozesswissen fließen bereits jetzt in die Arbeit der beteiligten Organisationen ein.

Über das Projekt haben Medien viel berichtet: Über 120 Beiträge in Zeitungen, Radio, Fernsehen und digitalen Medien haben eine breite politische Diskussion über die Zukunft der Mobilität und des urbanen Zusammenlebens angestoßen. Diese öffentliche Aufmerksamkeit verdeutlicht, wie stark sich die Menschen mit ihrem Wohnumfeld identifizieren. Für die Städte der Zukunft müssen wir daher Lebensräume betrachten und gestalten und dabei Wohnen, Arbeiten, Gesundheit und Mobilität im Gesamtkontext sehen. Das MCube-Innovationsprojekt aqt betont die holistische Herangehensweise an die Stadt- und Mobilitätsplanung sowie Innovationsentwicklung. Entsprechend umfangreich war auch die Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner angelegt, deren Ergebnisse nun in dieser Broschüre vorliegen. Im Sinne einer unvoreingenommenen Forschung wollen wir die Ergebnisse für sich sprechen lassen und keine Schlüsse vorwegnehmen.

Eines ist aber bereits jetzt sicher: München ist im Gespräch. Zum einen miteinander, was das Wichtigste ist. Aber auch bundesweit:
Als Stadt, die den Wandel aktiv und gemeinsam gestaltet.

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



Luftaufnahme Sommerintervention Südliche Au

In aller Kürze



Lösungen für eine lebenswerte Stadt.
München wächst und die Flächen werden knapper. Wie kann dieses Wachstum für Mensch, Umwelt und Wirtschaft gleichermaßen verträglich gestaltet werden? In den Quartieren Südliche Au und Walchenseeplatz wurden in sogenannten Reallaboren eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums durch zeitlich begrenzte Aufenthaltsflächen und Platz für neue Mobilitätsangebote sichtbar gemacht und gemeinsam diskutiert.
Mehr dazu auf den **Seiten 9 bis 11**



Gemeinsames Forschen in vielfältigen (Beteiligungs-)Formaten.
In Umfragen, Gesprächen und Workshops haben wir die Bewohner*innen nach ihren Ansprüchen, Wünschen und Ängsten zu Veränderungen im öffentlichen Raum gefragt. Mit Informationen und Aktionen wurden sie auf die (zeitlich begrenzten) Veränderungen im Quartier vorbereitet. Rückmeldungen und Diskussionen haben zu begleitenden Anpassungen geführt. Aus den zahlreichen Rückmeldungen von Anwohner*innen ziehen alle Beteiligten wichtige Erkenntnisse für die tägliche Arbeit und neue Ansätze.
Mehr dazu auf **Seite 15**

Kommunikation und Beteiligung bleiben eine Herausforderung.
So zu kommunizieren und zu beteiligen, dass sich alle ausreichend informiert und ihre Wünsche und Sorgen wahrgenommen fühlen, ist herausfordernd. Veränderungen müssen frühzeitig, verständlich und eindeutig kommuniziert werden; das ist im Projekt aus verschiedenen Gründen nicht immer gelungen. Gleichzeitig treffen viele verschiedene Bedürfnisse aufeinander und nicht alle können berücksichtigt werden. Hier können gemeinschaftliche Maßnahmen zu gesellschaftlichem Interessenausgleich und Eigeninitiative beitragen.
Mehr dazu auf den **Seiten 16 bis 21**



Begrünung finden alle gut.
Die zeitlich begrenzten Aufenthaltsräume wurden vielfältig genutzt und insgesamt positiv aufgenommen. Der Wunsch nach mehr Pflanzen im Quartier einte die Anwohner*innen, insbesondere angesichts heißer werdender Sommer. Die neuen Grün- und Freiräume wurden insbesondere als Orte des Verweilens, der Begegnung und des Spiels wertgeschätzt, aber durchaus auch kritisch gesehen. Auch hier gilt es, die unterschiedlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen und auszuhandeln.
Mehr dazu auf den **Seiten 26 bis 31**

Das Thema Parken bleibt kontrovers.
Beim Thema Parken wurden unterschiedliche Ansprüche an den öffentlichen Raum sichtbar. Die einen freuten sich über die andere Nutzung des öffentlichen Raums durch mehr Begrünung und Aufenthalt, andere sprachen sich gegen die Reduktion von Parkplätzen aus. Die Umfrage hat gezeigt: Viele der im öffentlichen Raum parkenden Autos werden nur sehr selten bewegt. Trotzdem fällt es vielen sehr schwer, auf das eigene Auto zu verzichten, auch wenn sie sich darüber bewusst sind, dass sie häufiger andere Verkehrsmittel nutzen. Verhaltensänderungen brauchen Zeit und zusätzlich neue Mobilitätsangebote.
Mehr dazu auf den **Seiten 32 bis 37**

Bürger*innen freuen sich auf Veränderungen.
Während des Projektverlaufs gab es berechtigte Kritik und emotionalen Widerstand, aber auch viele positive Stimmen. Die wissenschaftliche Auswertung der Umfrage hat gezeigt: Die Mehrheit der Anwohner*innen befürwortete das Projekt. Das Sichtbarmachen und gemeinsame Erproben von Veränderungen im Straßenraum kam gut an, ein Großteil ist bereit, sich auf Experimente zur Zukunft der Mobilität einzulassen. Eine Wiederholung eines ähnlichen Projekts im Münchner Stadtgebiet wurde positiv bewertet.
Mehr dazu auf **Seite 39**

Das Projekt als Brennglas städtischer Herausforderungen.
Das Projekt machte unterschiedliche Ansprüche an den öffentlichen Raum und bestehende Nutzungskonflikte sichtbar und stieß so gesellschaftliche Debatten an. Die teils emotional ausgetragenen Konflikte haben mehrere Seiten: Durch gegenseitiges Zuhören und Aushandeln fand nicht nur ein Dialog statt – es konnten auch gemeinschaftlich Gestaltungsvorschläge erarbeitet werden. Dieser Dialog wird von Anwohner*innen, die sich weiter in die Gestaltung ihres Quartiers einbringen möchten, auch nach Projektende fortgeführt.
Mehr dazu auf den **Seiten 40 bis 41**

Inhaltsverzeichnis

Projektbeteiligte 3
Vorworte 4
In aller Kürze 6

Warum haben wir geforscht? 8
Wie haben wir geforscht? 14
Wie lief das Projekt ab? Einhefter 14
Was haben wir ausprobiert? 24
Was wäre, wenn ...? 44
Was haben wir erreicht? 48

Danksagung 50
Impressum 51

Barrierefreies PDF zum Herunterladen:
muenchenunterwegs.de/aqt-ergebnisse

Wie ist die Broschüre aufgebaut?
Was das Projektteam insbesondere für zukünftige Projekte gelernt hat, steht in Boxen am rechten unteren Seitenrand.

In rosa hinterlegten Erzählboxen wird mehr zu einzelnen Geschehnissen im Projekt erzählt.

In dieser Broschüre werden Ergebnisse aus den Münchner Quartieren Südliche Au und Walchenseeplatz vorgestellt. Werden die Quartiere getrennt betrachtet, folgen auf die Ergebnisse der Südlichen Au die Ergebnisse vom Walchenseeplatz, farblich in Türkis abgesetzt.

Die Umfrageergebnisse sind auf ganze Zahlen gerundet, daher ergibt die Summe nicht immer 100 %.



Warum haben wir geforscht?

Über das Projekt zur lebenswerten Stadt

Wie kann ein Quartier in einer wachsenden und sich entwickelnden Stadt in Zukunft aussehen? Wie lassen sich Leitbilder und Ziele umsetzen? Wie können die vielen verschiedenen Bedürfnisse der Menschen, die dort leben, auf dem begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum auch in Zukunft erfüllt werden? Wie lassen sich die Bedürfnisse von Mensch, Umwelt und Wirtschaft in Einklang bringen? Und wie kann man einen solchen Wandel begleiten und die Menschen in diesen Prozess einbinden?

Auf all diese Fragen versucht das Forschungsprojekt „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt" (aqt) Antworten zu finden.

Von November 2021 bis Oktober 2024 forscht die Technische Universität München in diesem Projekt gemeinsam mit der Landeshauptstadt München, den Stadtwerken München, der Hans Sauer Stiftung und der UnternehmerTUM sowie weiteren Partner*innen zur Mobilität in städtischen Quartieren.

Im Vordergrund steht dabei, gemeinsam mit Bürger*innen über Lösungen nachzudenken, diese zu testen, zu diskutieren und somit etwas über Veränderungsprozesse zu lernen. Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung gab es zahlreiche Umfragen, Dialogformate und Workshops mit den Anwohner*innen.

Zentraler Bestandteil des Projekts war die zeitlich begrenzte Umsetzung von Lösungsansätzen in den beiden Münchner Parklizenzgebieten „Südliche Au" und „Walchenseeplatz", die sogenannten Reallabore. Im Sommer 2023 entstanden in beiden Quartieren auf öffentlichen Verkehrsflächen zeitlich begrenzt neue Räume, die zum Beispiel zum Aufenthalt, zum Gärtnern, oder zum Spielen eingeladen haben. Dadurch konnten die Anwohner*innen probeweise erleben, welche Potenziale sich durch nachhaltige Mobilität und eine andere Nutzung des öffentlichen (Straßen-)Raums ergeben. Zeitgleich mit der temporären Umgestaltung der Straßenräume wurden dauerhaft drei Mobilitätspunkte in der Südlichen Au eingerichtet. Die Mobilitätspunkte bündeln im gesamten Stadtgebiet verschiedene Angebote der Shared Mobility wie E-Tretroller, Fahrräder oder Autos und bieten so Alternativen zum eigenen Auto.

Projektbeginn
Recherche und Analyse geeigneter Quartiere innerhalb des Mittleren Rings, Austausch mit anderen Städten und Projekten
November 2021

Quartiersauswahl
Südliche Au und der Walchenseeplatz
Ab April 2022

Beteiligungsphase I
Erste Umfrage, Befragungen und Aktionen in den Quartieren zu allgemeinen Wünschen und Sorgen
Informationsveranstaltungen
September 2022 bis April 2023

Schaufenster Winter
Eisstockbahnen am Entenbachplatz und in der Landlstraße zur Aktivierung der Anwohner*innen
Februar bis März 2023

Beteiligungsphase II
Zweite Umfrage, Workshops, Sprechstunden vor Ort, Feedbackpostkarten
Mai bis Oktober 2023

Sommerintervention
Temporäre Aufenthaltsräume in der Kolumbusstraße, am Schlotthauerplatz, am Entenbachplatz und in der Landlstraße
Juni bis Oktober 2023

Ergebnispräsentation
Präsentation und mobile Ausstellung der Ergebnisse im Quartier, Ausstellung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Ergebnisbroschüre
September bis Oktober 2024

2021 | 2022 | 2023 | 2024

Was motiviert uns und warum forschen wir zu autoreduzierten Quartieren?

Bis 2040 werden voraussichtlich 1,81 Millionen Menschen in München leben. Es stellt die Stadt vor vielfältige Herausforderungen, dieses Wachstum und die damit zunehmende Flächenknappheit so zu bewältigen, dass es für Mensch, Umwelt und Wirtschaft auch angesichts der klimatischen Veränderungen verträglich ist.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, gibt es keine einfachen und offensichtlichen Lösungen. Stadtentwicklungspläne wie der STEP 2040, das Konzeptgutachten Freiraum München 2030 oder die Mobilitätsstrategie 2035, der Fahrplan für die Mobilitätswende der Landeshauptstadt München, helfen dabei, Lösungen zu finden. Sie schaffen Leitbilder und setzen Ziele.

So legt die vom Stadtrat beschlossene Mobilitätsstrategie 2035 zusätzlich zur Erschließungsfunktion eine höhere Aufenthaltsqualität des Straßenraums als wichtiges Hauptziel fest. Denn Straßen dienen nicht nur dem Verkehr; sie prägen auch das Bild und die Lebensqualität der Stadt. In München soll es in Zukunft noch mehr wohnungsnahe, begrünte Plätze und Freiräume geben, in denen man sich erholen, Freund*innen und Nachbar*innen treffen und spielen kann. Denn Grün- und Freiräume sind für die Lebensqualität und ein gutes Miteinander wichtig.



Wie wollen wir in Zukunft leben?
Grünräume und nachhaltige Mobilität tragen dazu bei, das Stadtklima zu verbessern und damit das Wohlbefinden der Menschen zu erhöhen. Grünflächen fördern zudem die Biodiversität in der Stadt und helfen, Überschwemmungen bei Starkregenereignissen vorzubeugen.



Wie können wir unsere Flächen fair verteilen?
In einer gerechten Gesellschaft sollten alle die gleichen Möglichkeiten haben, sich frei und sicher zu bewegen, unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, Einkommen, Wohnort und Mobilitätseinschränkungen. Das Gleiche gilt auch für den Zugang und die Nutzung des öffentlichen Raums.



Was bedeutet nachhaltige Mobilität in der Stadt?
Nachhaltige Mobilität in der Stadt bedeutet, dass wir uns auf umweltfreundliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel konzentrieren. Neben dem Zufußgehen und Radfahren gehören vor allem Busse, Trambahnen sowie die U- und S-Bahn dazu. Aber auch geteilte Elektrofahrzeuge – vom Roller über das Lastenrad bis zum Auto – sollten für alle verfügbar sein. Zudem muss notwendiger Kfz-Verkehr so verträglich wie möglich erfolgen.



Wie wird Gemeinschaft im Straßenraum erlebbar?
Der öffentliche Raum gehört allen. Er ist Voraussetzung für ein soziales und kulturelles Miteinander. Die Bedürfnisse der Menschen in der Stadt sind vielfältig. Es werden unterschiedliche Orte für Entspannung, Ruhe, Spiel und Sport, Zusammensein und zum Austausch benötigt.



Wie verteilen wir knappen Raum?
Wohnen, Arbeit, Verkehr, Freizeit und Natur – jede dieser Funktionen benötigt Flächen. Doch die zur Verfügung stehenden Flächen in München sind begrenzt. Es geht also darum, die Nutzung der Flächen neu zu verteilen, damit alle Funktionen Platz finden. Das größte Potenzial bieten dabei die aktuellen Verkehrsflächen.

Warum forschen wir mit Reallaboren?

Bei der temporären Umgestaltung der Kolumbusstraße in der Südlichen Au und der Landlstraße am Walchenseeplatz handelte es sich um räumliche Erprobungen in sogenannten Reallaboren.
Reallabore sind eine neue Form der Forschung, bei der Wissenschaft, Politik, Stadtverwaltung, lokale Wirtschaft und Stadtgesellschaft zusammen an komplexen Herausforderungen arbeiten, um miteinander und voneinander zu lernen. Dafür entwickeln und erproben sie Lösungen in einem realen, alltäglichen Umfeld. Denn Lösungen für wichtige Zukunftsfragen kann die Wissenschaft heute nur noch zusammen mit der Gesellschaft erarbeiten.

Reallabore im städtischen Raum können dazu beitragen, unsere Stadt lebenswerter zu machen. Sie …

- … machen schwer vorstellbare räumliche Veränderungen probeweise erlebbar
- … sind ein wichtiger Schritt vom Wissen zum Handeln
- … zeigen, wo Lösungsansätze angepasst oder nachgebessert werden müssen
- … machen konkrete Auswirkungen auf die Stadt sichtbar
- … bieten die Möglichkeit, Erfahrungen über Veränderungsprozesse zu sammeln und diese anzustoßen
- … geben Impulse für die Politik
- … stoßen Veränderungen in der Verwaltung an
- … laden zum Diskurs ein. So können gesellschaftliche Konflikte erkannt werden und gemeinsam Lösungen gesucht werden
- … ermöglichen es Bürger*innen, die Veränderungen in ihrem Viertel aktiv mitzugestalten
- … bringen Erkenntnisse, die auf andere Räume (zum Beispiel ähnliche Quartiere) übertragen werden können

Erkenntnisse aus dem Projekt: Reallabor erklären

Der Begriff Reallabor ist vielen Menschen nicht geläufig und wird häufig mit einem traditionellen Labor in Verbindung gebracht, in dem Versuche unter kontrollierten Bedingungen ablaufen.

Ein Reallabor ist aber vielmehr ein Testraum, in dem innovative Ideen oder Technologien unter realen Bedingungen erprobt werden.

Die Erfahrungen haben gezeigt: Wird der Begriff Reallabor nicht ausreichend erklärt und werden die Unterschiede zum klassischen Laborversuch nicht deutlich gemacht, können Zweifel an der Wissenschaftlichkeit des Versuches aufkommen.

Warum haben wir geforscht?

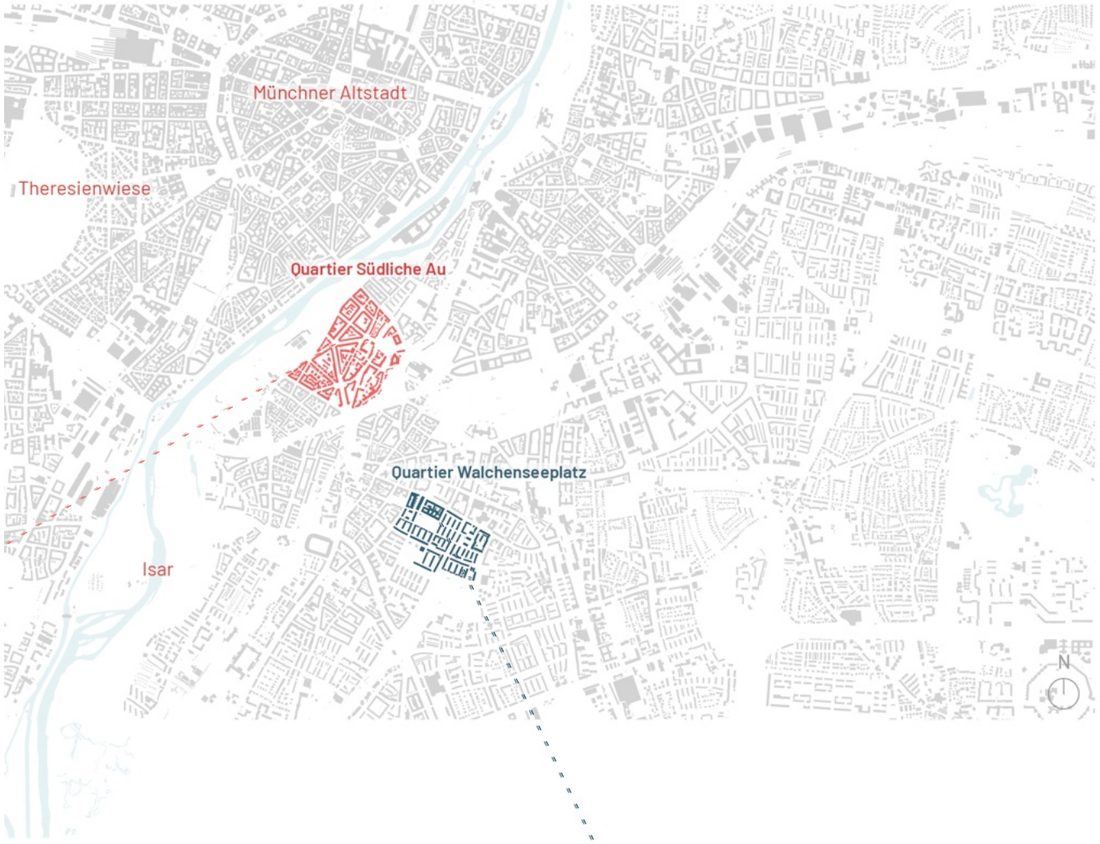
Auswahl der Quartiere

Was ist ein Quartier?
Stadtquartiere sind Orte, in denen gewohnt wird und in denen das Alltagsleben stattfindet. In unserem Forschungsprojekt verstehen wir Quartiere als Nachbarschaften, in denen sich Nachbar*innen kennen und Menschen sich zuhause fühlen. Zu einem Quartier gehören auch wichtige Angebote für den Alltag wie Einkaufsmöglichkeiten, Kitas, ärztliche Versorgung sowie Grün- und Freiflächen, die gut zu Fuß erreichbar sind. Da die Parklizenzgebiete in München in der Regel ein Quartier nach diesem Verständnis umfassen, haben wir uns bei der räumlichen Begrenzung der beiden Untersuchungsgebiete an den Parklizenzgebieten orientiert.

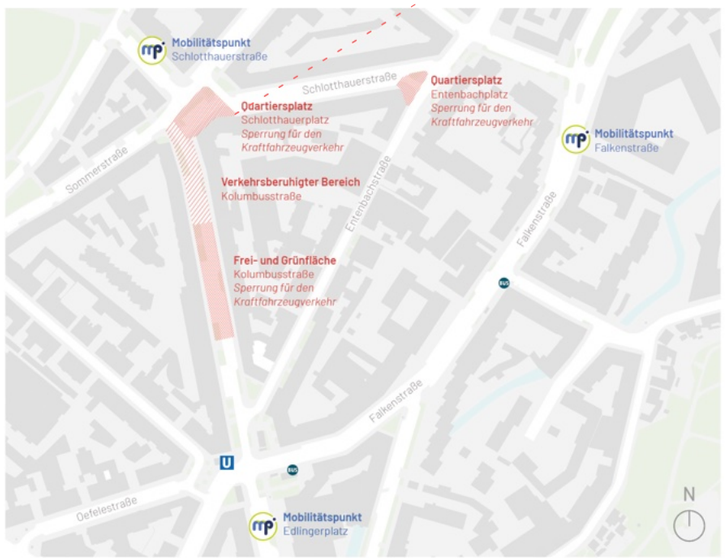
Wie haben wir die Quartiere ausgewählt?
Der Auswahlprozess bestand aus mehreren Phasen: Zunächst haben wir die städtebaulichen Strukturen, die (frei-)räumlichen, verkehrlichen und sozialen Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Planungen und Strategien zur Stadt- und Mobilitätsentwicklung der Stadt München betrachtet. Anschließend haben wir gemeinsam mit der Landeshauptstadt München diejenigen Eigenschaften ausgewählt und gewichtet, über die die Quartiere verfügen sollten. Die Quartiere, die die ausgewählten Eigenschaften erfüllten, haben wir nach einer Einschätzung der Expert*innen der Landeshauptstadt mit dem gesamten Projektteam diskutiert und abgestimmt.

Nach welchen Kriterien haben wir die Quartiere ausgewählt?
Mit der Südlichen Au und dem Walchenseeplatz haben wir zwei Quartiere gewählt, die typisch für München sind. So lassen sich die Ergebnisse besser auf andere Viertel der Stadt übertragen. Außerdem sollten in den beiden ausgewählten Quartieren bislang keine ähnlichen Projekte ausgeführt worden sein. Der Standort sollte in einem sozial gemischten Viertel innerhalb des Mittleren Rings liegen, nicht jedoch in der Altstadt. Das Viertel sollte gut an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen sein und die Bezirksausschüsse mussten bereit sein, das Projekt mitzugestalten.

Die Unterstützung der Bezirksausschüsse war für die Quartiersauswahl im Projekt aqt entscheidend: In München entscheiden die Bezirksausschüsse als gewählte Vertreter*innen der Anwohner*innen stellvertretend für die Bürger*innen des Stadtbezirks über die Durchführung derartiger Projekte in ihrem Bezirk.



Die Südliche Au
Das Parklizenzgebiet Südliche Au befindet sich im Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen zwischen Isar, Frühlingsanlagen und Giesinger Berg. Nach Norden, Osten und Süden wird das Viertel von Hauptverkehrsstraßen begrenzt. Die Südliche Au ist ein dicht besiedeltes Gebiet. Charakteristisch für die Südliche Au mit ihren etwa 10.500 Bewohner*innen ist die Blockrandbebauung mit bis zu siebenstöckigen Gebäuden. Das Viertel ist durch die U-Bahn und mehrere Buslinien gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Trotz der nahen Isarauen ist das Viertel stark versiegelt. Grund sind auch die vielen Verkehrsflächen mit etwa 1.600 Parkplätzen. Private Freiflächen sind aufgrund durchgängiger Häuserzeilen vom öffentlichen Raum abgetrennt. Der Flächennutzungsplan sieht im Projektgebiet Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung vor.



Der Walchenseeplatz
Das Quartier um den Walchenseeplatz liegt im Stadtbezirk 17 Obergiesing-Fasangarten. Um die Grünflächen des Walchenseeplatzes gruppieren sich fünfstöckige Häuserzeilen und Blöcke aus der Gründerzeit. Zwischen den Wohnzeilen liegen zahlreiche öffentliche und private Grünflächen, die von der Wohnungsbaugesellschaft Münchner Wohnen verwaltet werden. Das Straßennetz ist trotz Einbahnstraßen und verkehrsberuhigten Abschnitten hauptsächlich auf Autos zugeschnitten. Das Viertel mit seinen 6.800 Menschen ist durch die U-Bahn und mehrere Buslinien gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Das Projektquartier umfasst nicht das Agfa-Gelände, um das das Parklizenzgebiet Walchenseeplatz während des Projektzeitraums ergänzt wurde.





Wie haben wir geforscht?

Unsere Forschungsmethoden

Mit einem Mix an Methoden (siehe rechts) wollten wir herausfinden, wie sich die Neugestaltung von Verkehrsflächen und die Aufwertung des öffentlichen Raums auf die Mobilität und das Miteinander der Menschen auswirken. Die angewandten Forschungsmethoden stützen sich auf quantitative und qualitative Erhebungen, also das Sammeln von Zahlen und Daten sowie Einschätzungen und Beschreibungen. Dabei haben bei fast allen Forschungsmethoden die Anwohner*innen durch ihre Beiträge entscheidend zu den Forschungsergebnissen beigetragen. Im Projekt waren Forschungsmethoden oft gleichzeitig auch Beteiligungsformate. Uns interessierte nicht nur, wie viele Menschen welcher Meinung sind, sondern auch, was sie zu den Veränderungen sagen. Daraus entwickeln wir langfristige Transformationspfade, also Wege oder Prozesse für Veränderungen.

Befragungen
Die Anwohner*innen der beiden Quartiere wurden zur jeweiligen Befragung mit einem Anschreiben dazu eingeladen, teilzunehmen. Die Befragungen fanden dann online statt. Während der zweiten Befragung bestand zusätzlich die Möglichkeit, analog über einen Fragebogen teilzunehmen oder auf Englisch zu antworten. Befragt wurde zum Ende der Beteiligungsphase I im April und Mai 2023, kurz vor der Maßnahmenumsetzung.

Die zweite Befragung fand im Oktober 2023, gegen Ende der Experimente, statt.

Vor-Ort-Interviews
Gespräche mit Bewohner*innen zum Geschehen und der Situation vor Ort fanden von Dezember 2022 bis Oktober 2023 statt, hauptsächlich während der Veranstaltungen „aqt informiert" und der Sprechstunden.

Die Gespräche wurden mithilfe eines Leitfadens geführt, dokumentiert und qualitativ ausgewertet.

Beobachtungen
Ergänzende Beobachtungen zu Nutzungen, Personengruppen und Bedarfen wurden im Projektzeitraum zu unterschiedlichen Tages- und Wochenzeiten durchgeführt und dokumentiert.

Feedbackkarten
An allen Projektorten gab es Karten und Briefkästen, damit die Bewohner*innen und Besucher*innen ihre Rückmeldung zum Projekt hinterlassen konnten. Die Feedbackkarten stellten ein niederschwelliges Angebot dar. Die getätigten Aussagen lieferten oft ortsbezogene Verbesserungsvorschläge und Kritik.

Messungen
Messungen im öffentlichen Raum erfordern einen hohen Ressourcenaufwand und sind in manchen Fällen aus datenschutzrechtlichen Gründen schwierig. Dennoch haben wir Daten zum Klima (Temperatur) und zur Lautstärke erhoben.

Eine kleine Gruppe von Anwohner*innen meldete sich zudem freiwillig auf unsere Einladung, ihr Mobilitätsverhalten anonymisiert mit einer Smartphone-App vor und während des Reallabors aufzuzeichnen.

Gemeinsam gestalten
Begleitet wurde das Forschungsprojekt durch Workshops und kreative Beteiligungsformate. In kleinen Gruppen näherten wir uns der Frage, wie Bürger*innen sich die Zukunft in ihrem Quartier vorstellen und wie sie ihre Nachbarschaft aktiv mitgestalten können.



Wie lief das Projekt ab?



Wunschbäume (Dezember 2022)



Eisstockbahn in der Landlstraße (Februar bis März 2023)

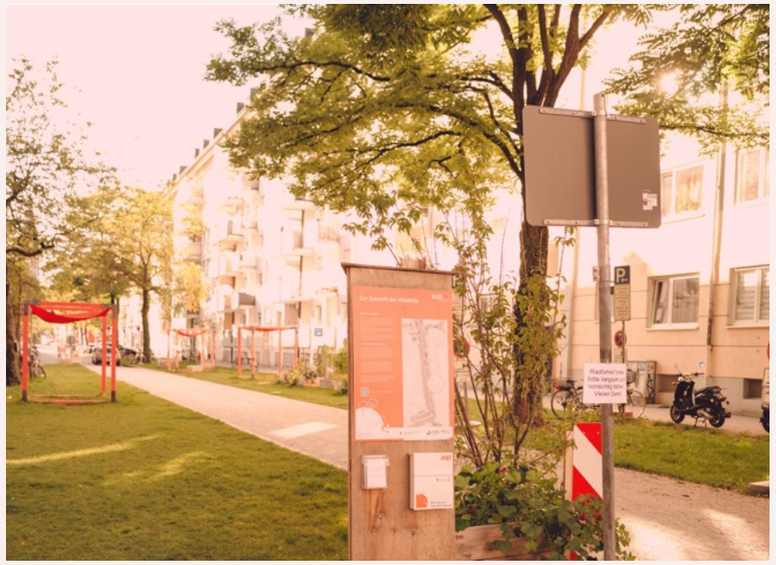


1. Summer School (September 2022)



Eisstockbahn am Entenbachplatz (Februar bis März 2023)

Beteiligungsphase I



Begegnungswiese in der Kolumbusstraße (Juni bis Oktober 2023)



Auftakt Südliche Au (Juni 2023)



Ausstellung der Szenarien Zukünfte-Forum (Oktober 2023)

Beteiligungsphase II



Aufbau Begegnungswiese in der Kolumbusstraße (Juni 2023)

Das Projekt und die Beteiligungs-möglichkeiten im zeitlichen Verlauf

Die unterschiedlichen Ebenen stellen die Gleichzeitigkeit vieler Aktionen dar und verdeutlichen, dass es eine Verwaltungs-, eine Umsetzungs- und eine Forschungsebene gibt. Der zentrale Strang bildet die Resonanz auf die Forschung ab.

Mit der Auswahl der beiden Quartiere für das Projekt „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt" (aqt) begann im April 2022 ein mehrteiliger Forschungsprozess. In dem unten dargestellten Zeitstrahl wird der Beteiligungsprozess veranschaulicht – von der Einbindung der Bezirksausschüsse über die Genehmigungsverfahren bis hin zu den vielfältigen Möglichkeiten für die Menschen vor Ort am Projekt teilzuhaben. Er zeigt die beiden Beteiligungsphasen, die Planung und die Durchführung von Forschungsbausteinen.

Die Resonanz unter den Beteiligten und der Presse ist in der Breite der Linie abgebildet und funktioniert somit wie ein Barometer für das Feedback und Interesse im Laufe der Zeit. Je breiter der Strang, desto mehr Feedback und Interesse gab es zu diesem Zeitpunkt. Insgesamt zeigt sich, dass vor allem mit Start der Sommerintervention das Feedback und das Interesse am Projekt stark zunahmen. Nach Abbau der Sommerintervention nahmen Feedback und Interesse wieder stark ab. Die Daten für diesen Strang stammen aus dem Jahr 2023 und umfassen:

- Feedbackkarten von Juni bis Oktober
- E-Mails, die von April bis Anfang Oktober an aqt gesendet wurden
- E-Mails, die von April bis Ende August an die Landeshauptstadt München gesendet wurden
- Presseartikel von Februar bis Oktober

Vorabstimmung

Workshop (Quartiersknoferenz Hans Sauer Stiftung) „Wie erreichen wir die Unerreichbaren"
25. März 2022

Auswahl Quartiere
ab April 2022

Erster projektinterner Besuch in den Quartieren
11. April 2022

Zweiter projektinterner Besuch in den Quartieren
11. Mai 2022

Leitbildworkshop
19. Mai 2022

Dritter Besuch im Quartier mit Bezirksausschuss 17**
2. Juni 2022

Kick-off-Workshop Ziele und Szenarien
1. Juli 2022

Erster Brief an die Anwohner*innen
12. September

1. Summer School
mit Studierenden der TU München
12. September

MCube Speaker Series #5
*Vorstellung der Ergebnisse der Summer School und Abschluss-diskussion mit Anwohner*innen vor Ort*
29. September

Wunschbäume
*Weihnachtsbäume mit Wünschen von Anwohner*innen*
16. bis 17. Dezember

* Ereignis fand im Gebiet Südliche Au statt.
** Ereignis fand im Gebiet Walchenseeplatz statt.

Eisstockbahn Aufbau
31. Januar

Eisstockbahn Eröffnung
3. Februar

Eisstockbahn Abbau
31. März

Informations-plakate in der Nachbarschaft
22. Februar

Aushang zur Unterstützung der Forschung
1. März

Hauswurfsendung Einladung zur Umfrage
19. April

Präsentation Münchner Utopien
Projektion von Jan Kamenskys Straßenutopien am Entenbachplatz
23. Februar

Infoveranstaltung mit Beteiligungsmobil
informieren und konsultieren
16. Dezember*
17. Dezember**

Infoveranstaltung mit Quartierskarte
informieren und befragen
14. Januar

Infoveranstaltungen
informieren und konsultieren
15. Februar, 2. März, 11. März, 18. März, 31. März
17. Februar, 3. März, 13. März, 22. März

Umfrage I 25. April bis 28. Mai

Jeden Mittwoch Quartiersbegehung für Beobachtungen und Reparaturen
ab Mai

Aufbau der Hochbeete und Parklets sowie Bepflanzung Kolumbusstraße
22. Mai*
23. Mai**

Quartierskarte mit Projektinformationen, verteilt an Pkws
26. Mai

Zweiter Brief an die Anwohner*innen
2. Juni

Auftaktveranstaltung Südliche Au
17. Juni*

Infoveranstaltung
informieren und befragen
17. Mai

Mobilitätstracking
28. März bis 9. Mai

Stadtratsbeschluss zu Mobilitätsexperimenten
1. Juli

Projektvorstellung im Bezirksausschuss (BA) 17, Unterausschuss (UA) Mobilität
5. Dezember

Begehung mit Feuerwehr, Müllabfuhr und Mobilitätsreferat
16. Januar

Maßnahmen-workshop mit BA 17, UA Mobilität
10. Februar

Beschluss zur Durchführung der Sommerintervention des BA 17
14. März

Beschluss zur Durchführung der Sommerintervention des BA 5
15. März

Der Bezirksausschuss 17 Obergiesing-Fasangarten ist für die Umgebung des Walchenseeplatzes zuständig

Der Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen für die Südliche Au und die Kolumbusstraße.

Freiluftvorlesung Klima in der Stadt
14. Juli

Hula-Hoop mit Kaffeeklatsch
17. August**

Gärtnern und Aperitivo
21. August*

Naturfotografie mit Pflanzen-tauschbörse
23. August*

Linoldruck
31. August**

Gärtnern und Fragen
1. September*

Schnupper-Tanzkurs
8. September**

Tischtennisturnier und Picknick
16. September*

Gärtnern und Fragen
27. September**

Spieleparcours
29. September**

Solardruck/Cyanotypie: Mit Pflanzen Papier gestalten
9. Oktober*

Erntefest
6. Oktober**

Radlkurse für Kinder in der Landlstraße
15. August**
6 Teilnehmende

Radlkurse für Kinder in der Landlstraße
30. August**
7 Teilnehmende

Radlkurse für Kinder in der Landlstraße
10. September**
18 Teilnehmende

Radlkurse für Kinder in der Landlstraße
30. September**
27 Teilnehmende

Zusätzliche Beschilderung
Informationen zu Nachtruhe, …
1. Juli*

Umbau am Edlingerplatz
17. Juli*

Anpassungen an der Sandfläche und Entstehung „Turtula"
19. Juli*

Anpassung der Rampe
28. Juli*

Umgestaltung der Sandfläche
9. August*
24. August*

Zukünfte-Workshop
30. Juni bis 1. Juli*

Aufbau in der Landlstraße
5. Juli**

Eröffnung Landlstraße
8. Juli**

Sprechstunde vor Ort
26. Juni*

11. Juli*
19. Juli**
26. Juli*
3. August**
10. August*
18. August**
25. August*
1. September*
2. September**
9. September*
11. September**
18. September*
26. September**
3. Oktober*

Klimamessung I
15. Juli*

Lärmmessung I
2. August*

Klimamessung II
5. bis 11. September*

Lärmmessung II
11. September*

Lärmmessung III
29. September*

Sondersitzung im BA 5 Unteraus-schuss Mobilität mit Anwohner*innen
10. Juli

Begehung mit SPD/Volt-Stadtratsfraktion
19. Juli

Stadtratsbesuch und begehung
25. Juli

(not-a) Summer School
mit Studierenden der TU München
4. bis 13. Oktober

Ausstellung der Szenarien Zukünfte-Forum
7. Oktober*

Ende des Realexperiments
25. Oktober

Abschlusspicknick der Anwohner*innen
13. Oktober*

Umfrage II 16. bis 31. Oktober

#12 MCube Speaker Series: Reflexionen auf ein JahrReallabor aqt Kolumbusstraße
14. Dezember

Vorstellung und Diskussion der Forschungsergebnisse
September bis Oktober 2024

2022 | September 2022 **Beteiligungsphase I** | 2023 | Mai 2023 **Beteiligungsphase II** | Juni | Juli | August | September | Oktober



Auftaktfest in der Südlichen Au (Juni 2023)



Beteiligungsphase I

Von September 2022 bis April 2023 gab es mehrere Beteiligungsaktionen in den Projektgebieten.

In einem ersten Brief an die Anwohner*innen im September 2022 stellten wir uns als Forschungsteam vor und luden die Anwohner*innen ein, mit uns ins Gespräch zu kommen. Während einer Summerschool im September 2022 führten Studierende Erhebungen und Befragungen zur Pkw- und Mobilitätsnutzung in beiden Projektquartieren durch und bauten für einen Tag Prototypen in den Straßen auf. Um auch über den Winter Präsenz zu zeigen und Anregungen von Anwohner*innen zu bekommen, stellten wir in der Vorweihnachtszeit Wunschbäume auf. Von Dezember 2022 bis März 2023 fanden zudem mehrere Vor-Ort-Termine statt, in denen wir über das Projekt informiert und Anwohner*innen befragt haben.

Ziel dieser Aktionen war es, die Anwohner*innen über das Projekt zu informieren und ihre Wünsche und Sorgen mit Blick auf die geplanten Umgestaltungsmaßnahmen im Sommer zu erfragen. Zusätzlich gab es das „Projektschaufenster Winter“: In beiden Projektquartieren wurde Straßenraum umgewandelt in Eisstockbahnen. Diese dienten als Schaufenster auf den Sommer und als Grundlage für eine Diskussion darüber, wie Verkehrsflächen auch im Winter attraktiver gestaltet werden können.

Parallel zur Bürgerbeteiligung standen wir im Austausch mit den zuständigen Bezirksausschüssen. Im März 2022 beschlossen die jeweiligen Bezirksausschüsse, die die Vielfalt der Menschen in ihrem Quartier vertreten, das Projekt an den jeweiligen Standorten umzusetzen.

Die Gestaltung der Experimente basiert auf dem Feedback und den Wünschen der Bewohner*innen aus der ersten Beteiligungsphase vor der Umsetzung. Die erfragten Wünsche und Sorgen flossen direkt in die Gestaltung der Sommerinterventionen ein.

Die häufigsten drei Wünsche:
- mehr Grünflächen
- weniger Autoverkehr
- Reduktion der Parkplätze

Die häufigsten drei Sorgen:
- Verlust von Parkplätzen
- Lautstärke und Lärm
- unzureichende Beteiligung

So sind wir auf die Sorgen und Wünsche eingegangen:
Begrünung: Dem Wunsch nach mehr Grünflächen konnten wir nachkommen. Wir richteten temporäre Rasenflächen ein und stellten zusätzliche Pflanzen und Bäume auf. Hochbeete luden zum gemeinsamen Gärtnern in den Quartieren ein.

Lautstärke: Wir haben auf zusätzliche Spiel- und Freizeitprogramme durch lokale Initiativen verzichtet und den Entenbachplatz bewusst als ruhigen Ort gestaltet. So wollten wir den Anwohner*innen die Sorge vor einer Lärmbelastung nehmen.

Parken: Um den Wegfall von öffentlichen Parkplätzen zu kompensieren, wandelten wir Mischparkplätze in Anwohnerparkplätze um. Zudem konnten sich die Anwohner*innen über alternative Ausweichparkplätze außerhalb des Quartiers bei uns informieren.

Beteiligung: Dem Wunsch der Betroffenen nach einer stärkeren Beteiligung wurde so weit wie möglich nachgekommen. Vor der Realisierung der ersten Maßnahmen haben unsere Ankündigungen und ersten Projektschaufenster leider nicht alle Betroffenen erreicht. Am Walchenseeplatz wurde auf die Kritik bezüglich der Beteiligung eingegangen, indem noch ein zusätzlicher Workshop durchgeführt wurde und sich der Start der Sommerinterventionen dadurch nach hinten verschob. So haben die meisten Anwohner*innen erst mit der Umsetzung der großen „Interventionen“ begonnen, sich aktiv einzubringen. In dieser Phase kann in einem Realexperiment auf die Umsetzung – vor allem wegen der langfristigen Genehmigungsprozesse – leider nur noch wenig Einfluss genommen werden. Alle Rückmeldungen haben wir aber erfasst. Sie werden bei möglichen weiteren und auch dauerhaften Maßnahmen zur Stadtgestaltung berücksichtigt.

Im Rahmen der Beteiligungsphase I sind auch einige Wünsche geäußert worden, die nicht im Rahmen des Reallabors adressiert werden konnten, zum Beispiel der Wunsch nach besseren Radwegen oder einem besseren öffentlichen Nahverkehr.

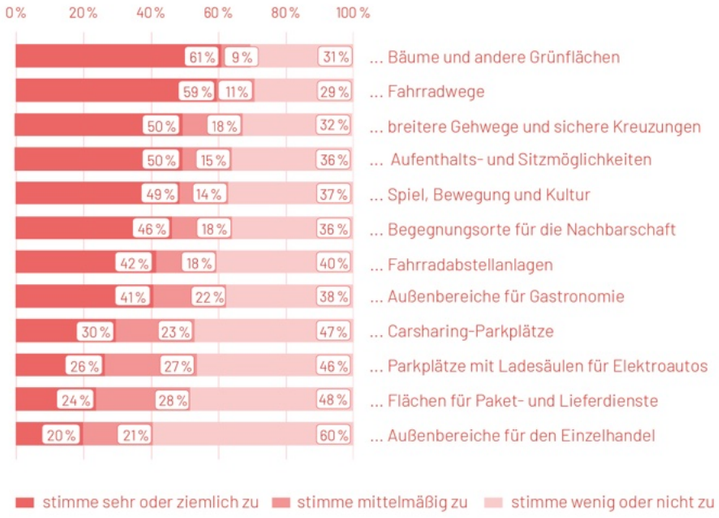
Die Auswertung der Gespräche und die Ergebnisse der ersten Umfrage machten gegensätzliche Ansprüche an den öffentlichen Raum sichtbar und zeigten, wie unterschiedlich die Befragten über die Umnutzung denken. Die Gegenüberstellung der Wünsche und Sorgen zeigte, dass es gegensätzliche Ansprüche an den öffentlichen Raum gibt. Während sich ein Teil der Befragten über die angekündigte Umwandlung von Verkehrsflächen in begrünte Aufenthaltsräume und Flächen für neue Mobilitätsangebote freute, sah ein anderer Teil der Befragten die geplante Veränderung kritisch, beispielsweise aufgrund des Verlusts von Parkplätzen und der Sorge vor einer Zunahme von Freizeitlärm. Diese gegensätzlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum, die bisher in der autozentrierten Verteilung des öffentlichen Raums ungelöst blieben, waren von Beginn an sichtbar.

Sowohl in der Südlichen Au als auch am Walchenseeplatz befürworteten die meisten die Umwandlung von Straßen in Grünflächen, Fahrradwege und konsumfreie Aufenthaltsflächen. Bei Ideen wie mehr Raum für Geschäfte, Logistik, Carsharing und Ladestationen für Elektroautos gab es mehr Gegenstimmen. Wenn Parkplätze umgewandelt würden, wünschten sich die Befragten gleichzeitig bessere Fahrradwege und einen besseren und günstigeren öffentlichen Nahverkehr.

Umwandlung von Flächen

Ich wäre damit einverstanden, wenn Parkplätze oder Straßenraum in meinem Quartier umgewandelt würden in mehr Platz für ...

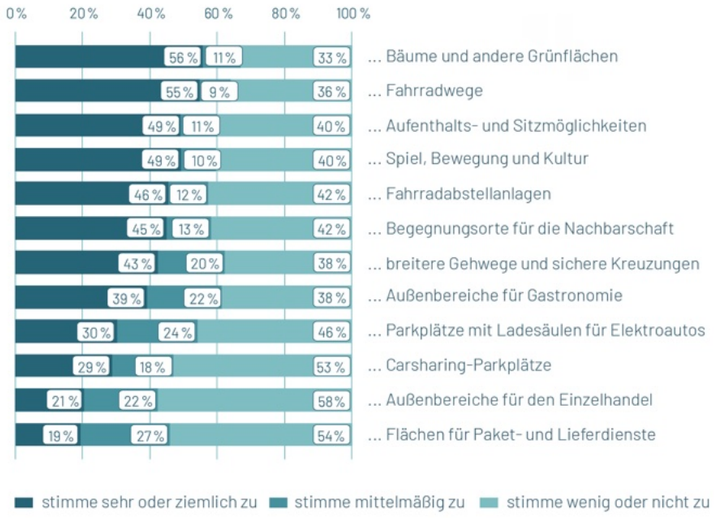
Südliche Au, 1. Umfrage (507 bis 517 Antworten)



Umwandlung von Flächen

Ich wäre damit einverstanden, wenn Parkplätze oder Straßenraum in meinem Quartier umgewandelt würden in mehr Platz für ...

Walchenseeplatz, 1. Umfrage (180 bis 185 Antworten)



Erkenntnisse aus dem Projekt: Kommunikation verbessern

Gute Kommunikation ist entscheidend dafür, dass sich Betroffene abgeholt und mitgenommen fühlen. Sie dient der Vertrauensbildung. Das ist uns in diesem Projekt nicht immer gelungen. Besonders in Beteiligungsphase I meldeten Anwohner*innen zurück, dass sie zu wenig und zu spät informiert worden seien.

Bei Folgeprojekten sollte Folgendes bedacht werden:
- Die Kommunikation sollte frühzeitig und auf möglichst vielen verschiedenen Kanälen im Quartier erfolgen (postalisch, per Mail, über Aushänge et cetera).
- Die Kommunikation muss alle Anwohner*innen einbeziehen, also einfach, verständlich und zugänglich sein.
- Der Absender einer Information muss klar erkennbar und idealerweise auch bekannt sein.
- Neue Projektnamen oder Organisationen sollten durch bekannte Personen oder Institutionen vorgestellt werden.
- Grundlegende Fragen müssen klar beantwortet werden: Wer macht was, wann, wie und wo?

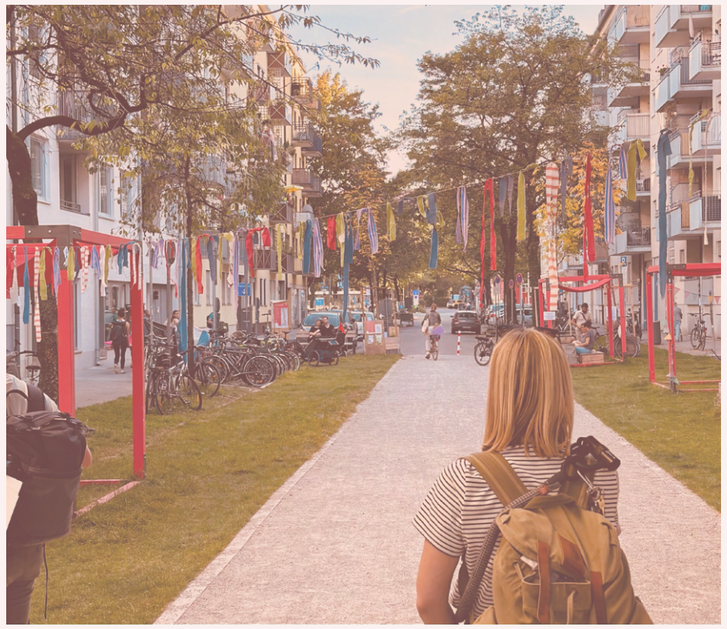
Beteiligungsphase II Sommerintervention

Die sogenannte Sommerintervention des Jahres 2023 war der Höhepunkt des Projekts. In beiden Quartieren entstanden temporäre Aufenthaltsflächen auf Verkehrsflächen. In der Südlichen Au wurden außerdem dauerhafte Mobilitätspunkte errichtet. Die Sommerintervention wurde von der Beteiligungsphase II begleitet.

Kurz vor Errichtung der Sommerintervention haben wir die Anwohner*innen mit einem weiteren Brief über die genauen Pläne informiert und mit Pflanzaktionen an Parklets und am Entenbachplatz darauf aufmerksam gemacht. Die neuen Aufenthaltsflächen wurden mit großen Auftaktfesten eingeweiht.

Über den Sommer fanden dann mehrere Aktionen statt, um gemeinsam mit den Anwohner*innen die Flächen zu bespielen. Dazu gehörten zum Beispiel Fotografie- und Tanzkurse, Spieleparcours und Radlkurse für Kinder. Es gab auch die Möglichkeit, ein Hochbeet über den Sommer selbstständig zu bepflanzen und zu pflegen. Das Projektteam war in zweiwöchentlichen Sprechstunden für Wünsche und Sorgen der Bürger*innen ansprechbar. Über den Sommer wurde die Gestaltung der Aufenthaltsflächen auf Wunsch der Anwohner*innen angepasst. Unter anderem haben wir ein Treppenelement auf eine andere Fläche versetzt, um die Lautstärke von spielenden Kindern auf der Sandfläche direkt vor einem Wohnhaus zu reduzieren.

Bereits während des Projektverlaufs wurde auf die Kritik an der Projektkommunikation eingegangen. Zum Beispiel haben wir den zweiten Infobrief mit dem Logo der Stadt München versendet, damit dieser nicht mit Werbung verwechselt wird, und die zweite Umfrage konnte zusätzlich handschriftlich oder in Englisch beantwortet werden.



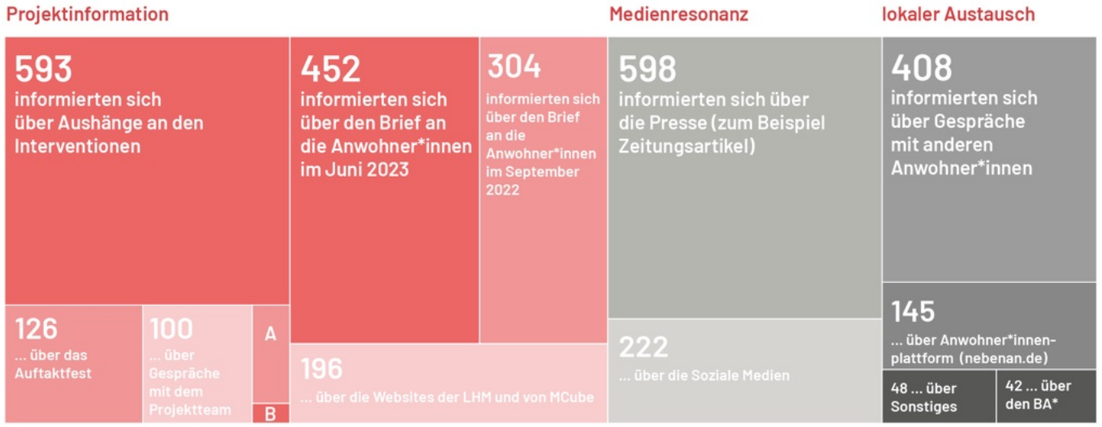
Eigeninitiative der Anwohner*innen
Die Anwohner*innen haben die frei gewordenen Flächen zusätzlich zu den Angeboten vom Projekt auch in Eigeninitiative genutzt: So waren etwa die aufgestellten Möbel und Hochbeete eigentlich in einfacher Holzoptik. Doch manche Gärtner*innen besorgten sich Farbe und bemalten ihre Hochbeete in fröhlichen Farben.

In der Südlichen Au verabredeten sich einige Nachbar*innen eine Woche vor Abbau der Flächen zu einem gemeinsamen Abschluss-Picknick in der Kolumbusstraße. Die Fläche wurde mit selbst gebastelten Wimpelketten geschmückt. Alle haben etwas zu Essen und Trinken mitgebracht und es gab eine Selfiewand.

Kommunikation im Projekt

Die Umfrageergebnisse zeigen, dass Anwohner*innen die Informationen und Kanäle von MCube aqt genutzt haben, um sich zu informieren und auszutauschen. Im Projekt hat sich aber auch gezeigt, dass die Medienresonanz und der lokale Austausch wichtige Informationsquellen für Anwohner*innen sind. Das war für die Kommunikation eine Herausforderung, da die Medienresonanz zum Teil nur einen Ausschnitt der verfügbaren Informationen zeigte und im lokalen Austausch zum Teil falsche Informationen im Umlauf waren.

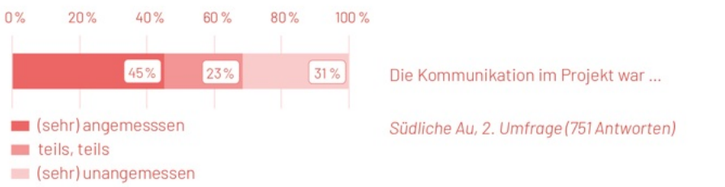
Genutzte Informations- und Austauschmöglichkeiten

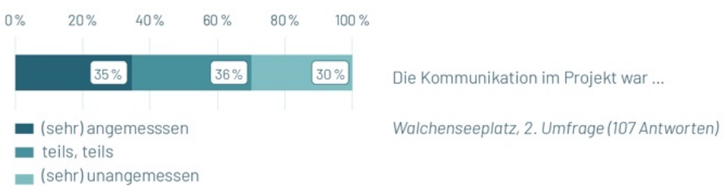


Südliche Au und Walchenseeplatz,
2. Umfrage (Insgesamt wurden 3.269 Antworten von 1.087 Befragten gesammelt, wobei Mehrfachantworten möglich waren)
A: 29 informierten sich über Vorträge
*B: 6 informierten sich über Gärtner*innen-Workshops*
** Bezirksausschuss*

Bewertung der Kommunikation im Projekt

Die Kommunikation wurde im Verlauf des Projekts häufig kritisiert. Auch die abschließende Befragung zeigt, dass die Menschen sich nicht angemessen informiert fühlten. In der Südlichen Au empfand knapp die Hälfte der Befragten die Kommunikation (sehr) angemessen, am Walchenseeplatz rund ein Drittel.





Beteiligung der Anwohner*innen in der Südlichen Au

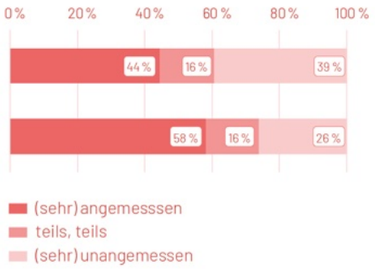
44 % der Befragten in der Südlichen Au empfanden, dass ihre Interessen berücksichtigt wurden. Die Maßnahmenanpassungen während der Sommerinterventionen wurden von 58 % als positiv empfunden.

Der Wunsch der Anwohner*innen nach Anpassungen und Umgestaltungen stieg nach der Umsetzung stark und über die Möglichkeiten der Projektmacher*innen hinaus an. Dieses Phänomen ist typisch und als Beteiligungsparadoxon bekannt. Dies besagt, dass sich der Gestaltungsspielraum durch Beteiligung mit voranschreitender Planung verringert, während der Wunsch nach Beteiligung über den Verlauf des Vorhabens gegenläufig ansteigt.

In der Südlichen Au nahm die Hälfte der Befragten wahr, dass es möglich war, sich aktiv in das Projekt einzubringen. Die Antworten über die aktive Beteiligung für oder gegen das Projekt zeigen, dass die Stichprobe ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Befürworter*innen und Kritiker*innen darstellt. Die Antworten zeigen auch, dass es in der Südlichen Au sehr viele Anwohner*innen gab, die sich aktiv im Projekt eingebracht haben. Durch die Umfrage konnten jedoch auch Anwohner*innen erreicht werden, die sich nicht aktiv durch andere Aktionen in das Projekt eingebracht haben.

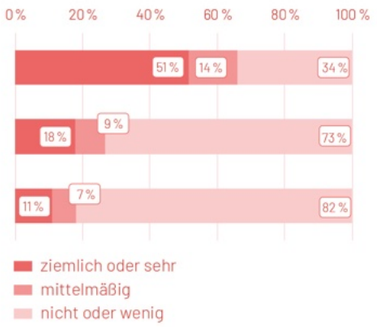
40 %
der Befragten in der Südlichen Au geben an, dass sie durch aqt mehr über Mitgestaltungsmöglichkeiten ihrer eigenen Nachbarschaft erfahren haben.
Südliche Au, 2. Umfrage (720 Antworten)

Berücksichtigung der Anwohner*innen-Interessen und Bewertung der Anpassungen in der Südlichen Au



Südliche Au, 2. Umfrage (576 und 714 Antworten)

Möglichkeiten, sich aktiv am Projekt in der Südlichen Au zu beteiligen



Südliche Au, 2. Umfrage (612 bis 776 Antworten)

Erkenntnisse aus dem Projekt: Anpassungen einplanen

Versuchsanordnungen im öffentlichen Raum haben gegenüber dauerhaften Umgestaltungen den Vorteil, dass sie angepasst werden können. So kann Neues ausprobiert werden, ohne die perfekte Lösung im Vorhinein zu kennen. Beteiligte haben die Möglichkeit, auch nach Umsetzung den Versuch mitzugestalten und Schwachstellen zu verbessern. Die zeitlichen und finanziellen Ressourcen, um Anpassungen vornehmen zu können, müssen daher von Beginn an mitgedacht werden. Dieser Gestaltungsspielraum sollte auch im Genehmigungsprozess von Maßnahmen bereits berücksichtigt werden.

Gestaltungsspielräume verstehen und transparent machen

Ko-Kreation ist ein hohes Ziel in der Beteiligung. Die Möglichkeiten zur Mitgestaltung und Mitbestimmung der Stadtgesellschaft sind in komplexen Prozessen, wie denen der städtischen Mobilität, aber begrenzt. Berechtigte Einzelinteressen müssen gegenüber dem Allgemeinwohl abgewogen werden. Diese Möglichkeiten und Grenzen müssen klar aufgezeigt und kommuniziert werden, um zur Beteiligung zu motivieren und Frustration zu verhindern.

Beteiligung der Anwohner*innen am Walchenseeplatz

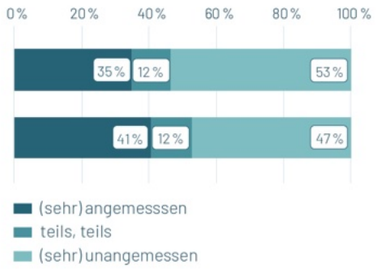
Am Walchenseeplatz bewertete die Mehrheit (53 %) der Befragten die Berücksichtigung der Interessen der Anwohner*innen als negativ. Auch die Maßnahmenanpassung wurde von 47 % der Umfrage-Teilnehmer*innen negativ bewertet.

Insgesamt wurden am Walchenseeplatz während der Sommerintervention kaum Anpassungen vorgenommen, da nur wenige Wünsche oder Sorgen während der Sprechstunden von den Anwohner*innen geäußert wurden.

Am Walchenseeplatz nahmen 38 % der Befragten wahr, dass es möglich war, sich aktiv in das Projekt einzubringen. Die Antworten zur aktiven Beteiligung für oder gegen das Projekt zeigen, dass die Stichprobe ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Befürworter*innen und Kritiker*innen darstellt. Die Antworten zeigen auch, dass sich am Walchenseeplatz nur sehr wenige Anwohner*innen aktiv in das Projekt eingebracht haben. Durch die Umfrage konnten jedoch auch Anwohner*innen erreicht werden, die sich nicht aktiv durch andere Aktionen in das Projekt eingebracht haben.

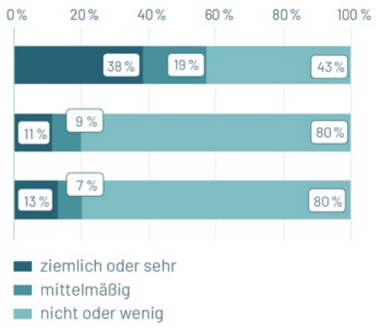
33 %
der Befragten am Walchenseeplatz gaben an, dass sie durch aqt mehr über Mitgestaltungsmöglichkeiten ihrer eigenen Nachbarschaft erfahren haben
Walchenseeplatz, 2. Umfrage (112 Antworten)

Berücksichtigung der Anwohner*innen-Interessen und Bewertung der Anpassungen am Walchenseeplatz



Walchenseeplatz, 2. Umfrage (103 und 108 Antworten)

Möglichkeiten, sich aktiv am Projekt am Walchenseeplatz zu beteiligen



Walchenseeplatz, 2. Umfrage (84 bis 116 Antworten)

Erkenntnisse aus dem Projekt: Vielfältige Kommunikation

Mit einer inklusiven Kommunikation in Leichter Sprache können zukünftig mehr Anwohner*innen unterschiedlicher Kulturen angesprochen und erreicht werden. Vielfältige Kanäle müssen genutzt werden, online und bis zur direkten Ansprache vor Ort, um Menschen einzuladen und Mitwirkung zu ermöglichen.

Teilnehmende an der zweiten Umfrage, Oktober 2023

Auf dieser Doppelseite ist dargestellt, wer sich an der zweiten Umfrage (zum Ende der Sommerintervention) beteiligt hat. Hier wird erkenntlich, wie repräsentativ die Gruppe der Befragten für die Anwohner*innen in den beiden Projektquartieren ist, etwa hinsichtlich ihres Geschlechts und Alters.

Die Zahlen zeigen, dass in der Südlichen Au, im Vergleich zu anderen Münchner Umfragen, verhältnismäßig viele Anwohner*innen an den Umfragen teilgenommen haben (1. Umfrage: 7 % beziehungsweise 559 Personen*, 2. Umfrage: 12 % beziehungsweise 924 Personen*) und diese somit gut die Meinung der Anwohner*innen darstellen können.

Allerdings sind bestimmte Gruppen in den Umfrageantworten unterrepräsentiert, beispielsweise sehr junge oder ältere Menschen sowie Menschen nichtdeutscher Nationalität, ohne Hochschulabschluss oder mit geringem Einkommen. Diese Gruppen erreicht man häufig nicht über Umfragen.

Die Verteilung der Teilnehmer*innen der ersten Umfrage ist sehr ähnlich. Da wir in dieser Broschüre vor allem auf die Ergebnisse der zweiten Umfrage eingehen, haben wir auf eine detaillierte Darstellung der Verteilung der Teilnehmer*innen der ersten Umfrage verzichtet.

*Nicht alle Fragen wurden von allen Umfrageteilnehmer*innen beantwortet, daher unterscheidet sich die Anzahl der Antworten bei den einzelnen Grafiken in der Broschüre.

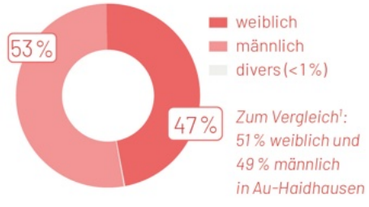
[1] Tatsächliche Verteilung der Gesamtbevölkerung im Stadtbezirk Au-Haidhausen 2022
[2] Berechnung über Haushaltsnettoeinkommen und gewichtete Haushaltsgröße nach System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) Methodenbericht 2018
[3] Für den Stadtbezirk repräsentative Umfragewerte der Studie „Mobilität in Deutschland" 2017

Südliche Au

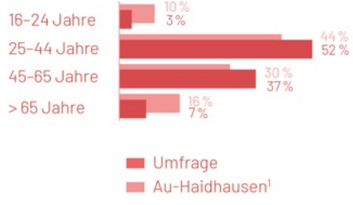
2,1 Personen
wohnen im Durchschnitt **in einem Haushalt**
(859 Antworten).
Zum Vergleich[1]: Der Durchschnitt in Au-Haidhausen liegt bei 1,7 Personen.

81 %
gehen einer **Erwerbstätigkeit** nach
(857 Antworten).
Zum Vergleich[3]: In Au-Haidhausen sind 59 % erwerbstätig.

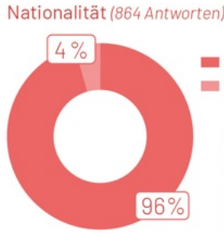
Geschlecht *(866 Antworten)*



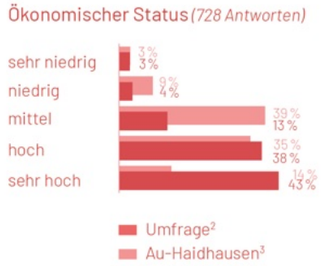
Alter *(837 Antworten)*



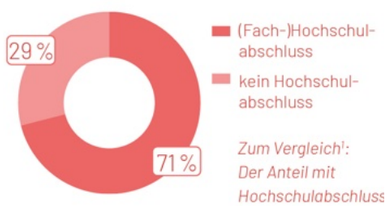
Nationalität *(864 Antworten)*



Ökonomischer Status *(728 Antworten)*



Bildungsstand *(864 Antworten)*



Am Walchenseeplatz haben weniger Anwohner*innen an den Umfragen teilgenommen (1. Umfrage: 5 % bzw. 212 Personen; 2. Umfrage: 4 % bzw. 163 Personen). Die Umfrageergebnisse vom Walchenseeplatz zeigen daher nur ein Stimmungsbild. Auch am Walchenseeplatz sind bestimmte Gruppen in den Umfrageantworten unterrepräsentiert, zum Beispiel Frauen, sehr junge oder ältere Menschen, Menschen nichtdeutscher Nationalität, ohne Hochschulabschluss oder mit geringem Einkommen.

*Nicht alle Fragen wurden von allen Umfrageteilnehmer*innen beantwortet, daher unterscheidet sich die Anzahl der Antworten bei den einzelnen Grafiken in der Broschüre.

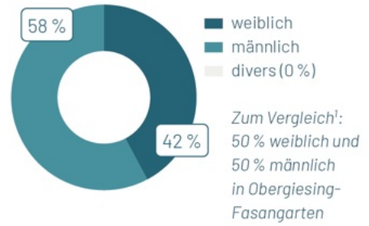
[1] Tatsächliche Verteilung der Gesamtbevölkerung im Stadtbezirk Obergiesing – Fasangarten 2022
[2] Berechnung über Haushaltsnettoeinkommen und gewichtete Haushaltsgröße nach System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) Methodenbericht 2018
[3] Für den Stadtbezirk repräsentative Umfragewerte der Studie „Mobilität in Deutschland" 2017

Walchenseeplatz

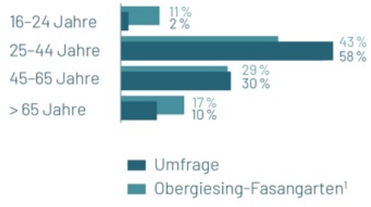
1,8 Personen
wohnen im Durchschnitt **in einem Haushalt**
(148 Antworten).
Zum Vergleich[1]: Der Durchschnitt in Obergiesing-Fasangarten liegt bei 1,8 Personen.

82 %
gehen einer **Erwerbstätigkeit** nach
(152 Antworten).
Zum Vergleich[3]: In Obergiesing-Fasangarten sind 62 % erwerbstätig.

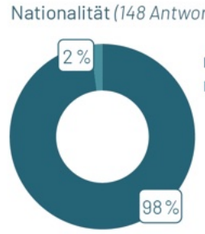
Geschlecht *(154 Antworten)*



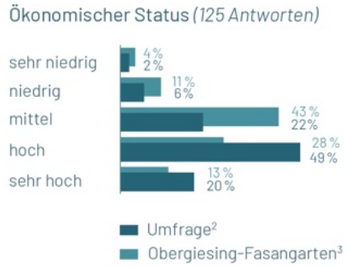
Alter *(143 Antworten)*



Nationalität *(148 Antworten)*



Ökonomischer Status *(125 Antworten)*



Bildungsstand *(148 Antworten)*



Was haben wir ausprobiert?



Grünflächen in der Südlichen Au



Begrünung und Spielflächen



Mobilitätspunkt Kolumbusplatz



Aufenthaltsflächen in der Landstraße

Begrünung und Aufenthalt

Straßenräume wurden zu Aufenthaltsorten mit verschiedenen Qualitäten umgestaltet. Quartiersplätze schaffen neue Möglichkeiten für nachbarschaftliche Begegnung, sie verkürzen die Wege für Mobilitätseingeschränkte. Je nach Gestaltung können sie auch wichtige ökologische Funktionen zum Beispiel zur Klimaanpassung sowie zur Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser übernehmen. Im Quartier Südliche Au entstanden am Entenbachplatz und am Schlotthauerplatz sogenannte Quartiersplätze. In der Kolumbusstraße wurden eine Gemeinschaftswiese und eine Sandfläche angelegt. Die Anwohner*innen bewerteten die verschiedenen Aufenthaltsräume unterschiedlich. Auffällig war, wie vielfältig die neuen Freiräume genutzt wurden.

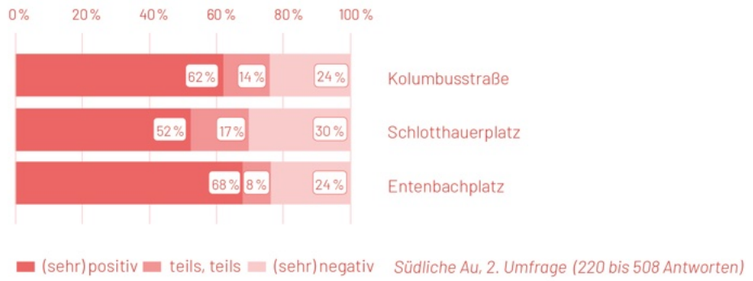
Es fanden zufällige und verabredete Begegnungen statt. Es wurde gespielt und gepicknickt. Es wurde gemeinsam gegärtnert. Die neuen Aufenthaltsflächen wurden zum Homeoffice im Freien und zu Orten der Erholung und Abkühlung. Die Auswertung des Feedbacks zeigt, dass nicht alle die Standortwahl aufgrund der Nähe von bestehenden Grünflächen wie Parks und den Isarauen verstanden haben. Wohnraumnahe Begrünung und Aufenthaltsorte wie Quartiersplätze haben jedoch durch ihre Zahl und Kleinteiligkeit andere Funktionen für das Stadtleben als Naherholungsflächen wie Parks. Aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe sind sie insbesondere für Familien und mobilitätseingeschränkte Menschen besser zu erreichen und dienen auch kurzen Aufenthalten und fördern den Kontakt mit der direkten Nachbarschaft.



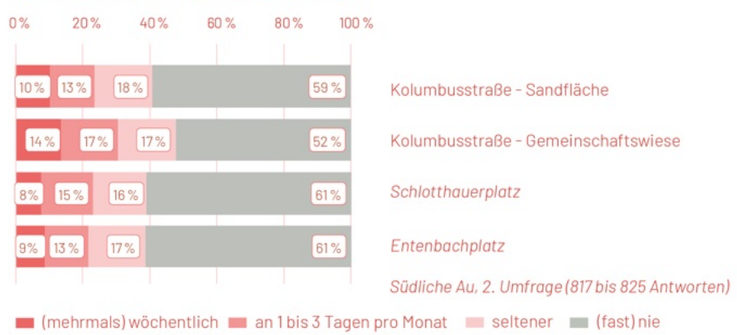


Gemüse ganz lokal
In einem Workshop im Mai 2023 wurden mit den Anwohner*innen Hochbeete gebaut und bepflanzt. Die Beete wurden bereits im Vorfeld beworben und Anwohner*innen konnten sich als Beetpat*innen bewerben. Die Beetpat*innen gärtnerten, gossen und ernteten ihre Pflanzen während der Sommerintervention. Leider gab es auch Enttäuschungen, wenn zur Erntezeit das Gemüse, das zuvor mit großer Liebe gehegt und gepflegt wurde, nicht mehr da war, weil sich jemand anderes beim Vorbeigehen daran bedient hatte.

Aufenthaltsqualität der verschiedenen Aufenthaltsflächen in der Südlichen Au



Nutzung der Aufenthaltsflächen



Bewertung der neu geschaffenen Freiflächen in der Südlichen Au



Ein Blick auf die Umfrageergebnisse verrät, dass das Projekt überwiegend positiv bewertet wurde. Vor allem trifft dies auf jene Befragten zu, die nicht direkt an den umgestalteten Straßen, sondern anderswo im Quartier leben. Auch die Befragten, die an der Sandfläche und am Entenbachplatz wohnen, haben das Projekt überwiegend positiv bewertet. Dennoch zeigen die Umfrageergebnisse, dass die Befragten, die direkt an den Aufenthaltsflächen wohnen, das Projekt häufiger negativ bewertet haben.

Die Ergebnisse zeigen auch:

60%
der Befragten geben an, dass sich ihre Wertschätzung für die Freiräume im Quartier durch die temporären Aufenthaltsräume etwas oder deutlich gesteigert hat.
Südliche Au, 2. Umfrage (801 Antworten)

Grünflächen und Bänke waren beliebter als Sand. Dennoch wurde die Sandfläche in der Kolumbusstraße zu in etwa gleichen Teilen positiv wie negativ bewertet. Die Begrünung in der Kolumbusstraße und am Entenbachplatz bekam überwiegend positive Rückmeldungen. Zugleich wurden Sitzgelegenheiten überall eher positiv bewertet. Die Nutzung der Flächen diente vorwiegend zum Ausruhen und Entspannen. Viele Menschen trafen sich hier zum Austausch und Picknick mit Nachbar*innen. Außerdem bekamen die Hochbeete besonders positives Feedback. Etwa die Hälfte der Befragten wünschen sich diese Möglichkeiten für die Nutzung des öffentlichen Raums dauerhaft.

Leben in der Südlichen Au

Die Südliche Au ist sehr vielfältig in ihrer Bewohnerschaft. Eine große Mehrheit zeigt sich zufrieden mit der Südlichen Au als Wohnort. Die Befragten der 2. Umfrage gaben als Wohndauer Zeiträume zwischen unter 6 Monaten bis länger als 20 Jahre an. 85 % der Befragten sind zufrieden mit ihrer Wohnsituation (2. Umfrage, 875 Antworten) und 91 % möchten gerne in der Südlichen Au wohnen bleiben (2. Umfrage, 872 Antworten).

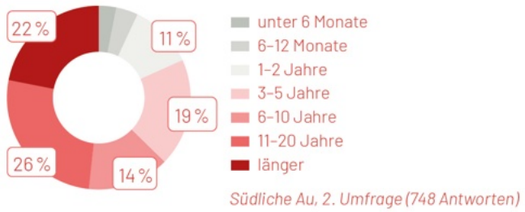
Auf öffentlichen Aufenthaltsflächen treffen unterschiedlichste Bedürfnisse aufeinander. So können Nutzungskonflikte auftreten. Das passierte in der Südlichen Au auf den umgestalteten Flächen. Hier konzentrierten sich die Konflikte insbesondere auf das Thema Lautstärke. Involviert waren die direkten Anwohner*innen und die Nutzer*innen.

20 %
der Befragten gaben an, über keine eigenen oder gemeinschaftlichen Freiräume zu verfügen (zum Beispiel eigener Balkon, Innenhof).
Südliche Au, 2. Umfrage (840 Antworten)

40 %
der Befragten nutzten die verschiedenen Aufenthaltsflächen. Die Gemeinschaftswiese wurde sogar von rund der Hälfte genutzt.
Südliche Au, 2. Umfrage (817 bis 825 Antworten)

Wohndauer und Wohnortnähe zu Maßnahmen der Befragten

Wohndauer



Südliche Au, 2. Umfrage (748 Antworten)

Wohnortnähe



Südliche Au, 2. Umfrage (826 Antworten)

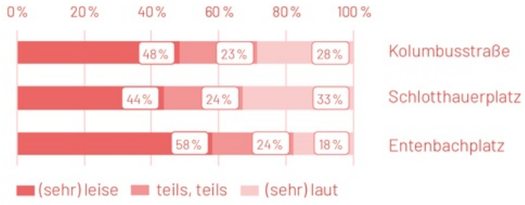


Gegen die Vermüllung
Viele Anwohner*innen hatten im Vorfeld die Sorge, dass die Flächen sehr vermüllt werden könnten.

Dies nahm eine Anwohnerin zum Anlass und organisierte verschiedene Aktivitäten zum Thema. Zum Beispiel organisierte sie in Absprache mit dem Projektteam einen Workshop mit Schüler*innen, bei dem diese mit Kohle und Kreidefarben Botschaften zum Thema Müll auf Straßen malten und in den Sand zeichneten.

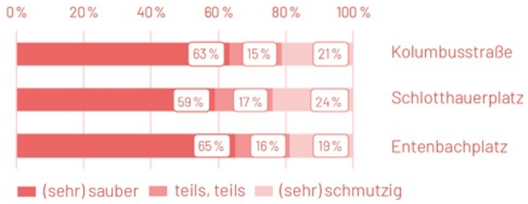
Bewertung von Lautstärke und Sauberkeit an den Aufenthaltsflächen

Wahrnehmung der Lautstärke an den Aufenthaltsflächen



Südliche Au, 2. Umfrage (195 bis 468 Antworten)

Einschätzung der Sauberkeit an den Aufenthaltsflächen



Südliche Au, 2. Umfrage (209 bis 513 Antworten)

Insgesamt wurde die Lautstärke auf den Aufenthaltsflächen eher als leise bewertet.
Lärmmessungen während des Projekts zeigten kein Überschreiten von geltenden Grenzwerten für Geräuschemissionen. Auch die Befragten nahmen die Lautstärke als eher leise wahr, an der Kolumbusstraße empfand etwa die Hälfte der Befragten die Lautstärke als (sehr) leise.

Direkte Anwohner*innen empfanden die Lautstärke als lauter.
Anwohner*innen an den Aufenthaltsflächen störten sich insbesondere an der Zunahme von Freizeitlärm. Sie bewerteten die Lautstärke an den Aufenthaltsflächen als lauter als die Gesamtheit der Befragten. Nur 32% der befragten Anwohner*innen, die direkt an einer der Aufenthaltsflächen wohnen, empfanden die Lautstärke als sehr leise (2. Umfrage, 105 Antworten). Demgegenüber stand das Bedürfnis, sich auf den geschaffenen Flächen aufzuhalten, sich zu unterhalten und zu spielen.



Gegenseitige Rücksicht
Während der Sommerintervention war die Lautstärke auf den Aufenthaltsflächen ein Konfliktthema. Die begrünten Flächen wurden vielfältig genutzt – es wurde gespielt und sich unterhalten. Dabei wurde es zum Teil lauter als bisher in den Wohnstraßen. Manche direkte Anwohner*innen fühlten sich durch die Zunahme von Freizeitlärm gestört und gerieten in Konflikte mit den Nutzer*innen der Aufenthaltsflächen. Damit Rücksicht genommen wird, wurden weiche Softbälle in Ausleihkisten deponiert und Schilder als Erinnerungshilfe vom Projektteam und von Anwohner*innen aufgehängt.

Erkenntnisse aus dem Projekt: Abstimmung mit den direkten Anwohner*innen

Um auf Nutzungskonflikte vorbereitet zu sein und so lokales Wissen in der Nachbarschaft bestmöglich in die Gestaltung von Aktionen einfließen zu lassen, sollten die direkt betroffenen Anwohner*innen bereits in der Planungsphase miteinbezogen werden. Auch wenn sich so die Nutzungskonflikte nicht vollständig ausräumen lassen, da es immer viele verschiedene Ansprüche an den öffentlichen Raum gibt, ist es dennoch möglich, für die wichtigsten Themen schon vorab Kompromiss- und Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Begegnungen in der Landlstraße

Im Quartier Walchenseeplatz wurde die Landlstraße zur Begegnungszone. Die verschiedenen Aufenthaltsräume wurden unterschiedlich genutzt und bewertet. Dabei stach heraus, wie vielfältig die neuen Freiräume von den Anwohner*innen genutzt wurden.

Die Sitzgelegenheiten und die Begrünung in der Landlstraße wurden von knapp der Hälfte der Teilnehmenden positiv bewertet (2. Umfrage, 118 und 112 Antworten). Die Flächen wurden als Orte zum Gärtnern, zum Austausch und zur Entspannung von knapp der Hälfte wertgeschätzt, aber insgesamt nur wenig genutzt (2. Umfrage, 87 bis 101 Antworten). Dauerhaft wünschten sich die Befragten am meisten Gelegenheiten zum Gärtnern, zur Begegnung mit der Nachbarschaft und zur Entspannung.

20 %
der Befragten gaben an, über keine eigenen oder gemeinschaftlichen Freiräume zu verfügen (zum Beispiel eigener Balkon, Innenhof).
Walchenseeplatz, 2. Umfrage (152 Antworten)

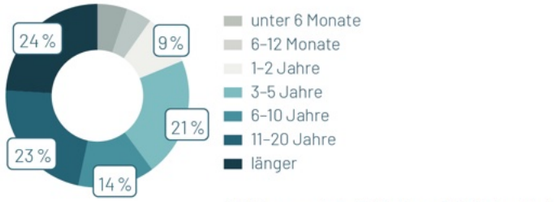
44 %
der Befragten gaben an, dass die Wertschätzung für die Freiräume im Quartier durch das Projekt etwas oder deutlich verbessert wurde.
Walchenseeplatz, 2. Umfrage (118 Antworten)



Aufenthaltsflächen in der Landlstraße

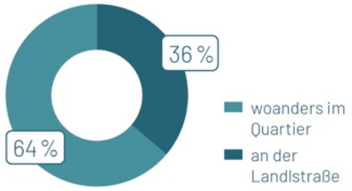
Wohndauer und Wohnortnähe zu Maßnahmen der Befragten

Wohndauer



Walchenseeplatz, 2. Umfrage (133 Antworten)

Wohnortnähe



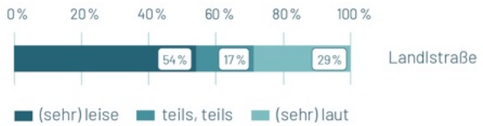
Walchenseeplatz, 2. Umfrage (152 Antworten)

Erkenntnisse aus dem Projekt: Mitwirkung ermöglichen

Die aktive Mitwirkung der Anwohner*innen ist der Schlüssel zur erfolgreichen Umsetzung von Reallaboren. Am Walchenseeplatz zeigt die Rücklaufquote der Umfrage und die Beteiligung an den Sprechstunden, dass nur wenige Anwohner*innen durch die Beteiligungsformate erreicht wurden. Das zeigt: Es braucht eine vielfältigere und an die Anwohner*innen vor Ort angepasste Kommunikation, um Menschen einzuladen und Mitwirkung zu ermöglichen.

Bewertung von Lautstärke und Sauberkeit an den Aufenthaltsflächen

Wahrnehmung der Lautstärke an den Aufenthaltsflächen



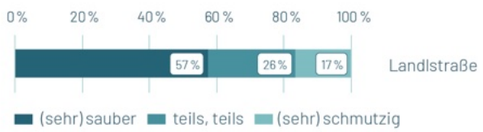
Walchenseeplatz, 2. Umfrage (alle Befragten, 87 Antworten)



Und so empfinden **Anwohner*innen mit Wohnung an der Landlstraße** die Lautstärke an der Aufenthaltsfläche

*Walchenseeplatz, 2. Umfrage (Anwohner*innen, 40 Antworten)*

Einschätzung der Sauberkeit an den Aufenthaltsflächen



Walchenseeplatz, 2. Umfrage (alle Befragten, 103 Antworten)



Und so empfinden **Anwohner*innen mit Wohnung an der Landlstraße** die Sauberkeit an der Aufenthaltsfläche

*Walchenseeplatz, 2. Umfrage (Anwohner*innen, 49 Antworten)*

Die direkten Anwohner*innen empfanden die Lautstärke als lauter. Von den befragten Anwohner*innen, deren Wohnungen direkt an den Flächen angrenzen, die im Rahmen von aqt umgestaltet wurden, gaben 48 % an, dass sie die Lautstärke an dem Ort als leise empfanden. Dagegen gaben 38 % an, dass sie die Nutzenden als laut wahrgenommen haben. Hier zeigt sich deutlich ein gegensätzliches Meinungsbild.



Hochbeete in der Landlstraße

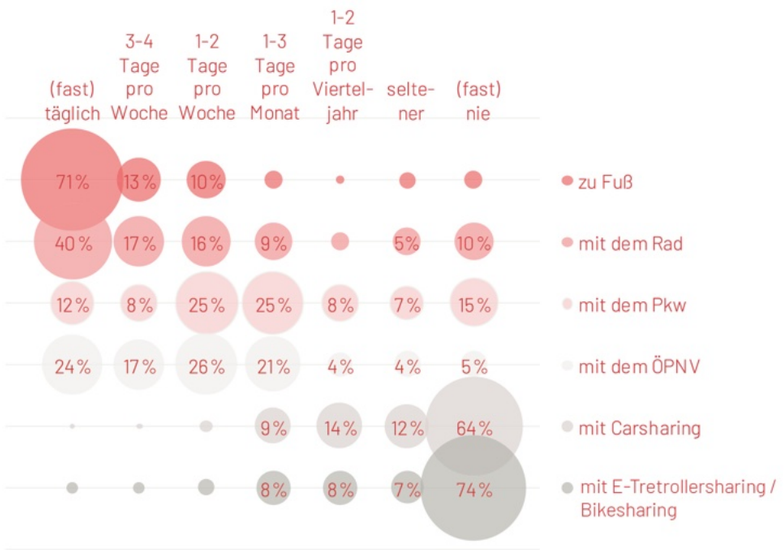
Wie bewegen sich die Befragten in der Südlichen Au fort?

Lediglich ein Drittel der Befragten in der Südlichen Au verfügt über keinen Pkw im Haushalt (2. Umfrage, 875 Antworten). Damit ist der Pkw-Besitz unter den Befragten relativ hoch, denn im Schnitt besitzen 50 % der Haushalte innerhalb des Mittleren Rings keinen Pkw.[1] Die Fahrradverfügbarkeit ist mit über 90 % (2. Umfrage, 906 Antworten) zugleich etwas höher als im Durchschnitt.[1] Aktive Mobilität, also das Fahrradfahren und Zufußgehen, spielt im Alltag der meisten Menschen eine große Rolle: 70 % geben an, (fast) täglich zu Fuß zu gehen, und knapp 40 % nutzen das Fahrrad (fast) täglich. Der private Pkw wird von den meisten Befragten nur wenige Male pro Woche oder Monat und damit unterdurchschnittlich häufig genutzt. Über 80 % nutzen den ÖPNV mindestens monatlich. Shared Mobility hingegen spielt für fast alle Befragten eine untergeordnete Rolle.

[1] Für den Stadtbezirk repräsentative Umfragewerte der Studie „Mobilität in Deutschland" 2017

Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmodi

Südliche Au, 2. Umfrage (886 bis 910 Antworten)

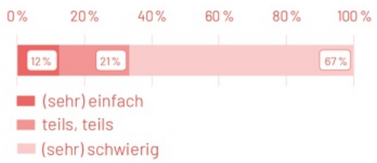


Einstellung zur Verringerung der Pkw-Nutzung



Ich habe mich bewusst entschieden, anstelle des Autos möglichst oft andere Verkehrsmittel zu benutzen.

Südliche Au, 2. Umfrage (534 Antworten)



Meinen Pkw in nächster Zeit abzuschaffen, wäre für mich …

Südliche Au, 2. Umfrage (559 Antworten)

Viele Befragten nutzen bewusst andere Verkehrsmittel als den eigenen Pkw, den eigenen Pkw abzuschaffen fällt ihnen aber schwer.
Dies ist bereits aus anderen Forschungen bekannt. Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass die Pkw-Nutzung sich laut eigenen Angaben bei 22 % der Befragten über den Verlauf des Reallabors reduziert hat. Bei der Pkw-Verfügbarkeit gab es keine wesentlichen Veränderungen.

Beides lässt sich jedoch nicht auf die im Projekt umgesetzten Maßnahmen zurückführen – das Vergleichsquartier Untersendling (ohne Maßnahmen) zeigt eine ähnliche Entwicklung.

Parkplätze

Ein wesentliches Ziel des Projekts war es, durch die zeitlich begrenzte Umwandlung von Parkplätzen und Straßenflächen in Aufenthaltsräume, die Potenziale des öffentlichen Raums sichtbar zu machen.
Während des Projekts haben wir knapp 3,5 % der Parkplätze im öffentlichen Raum, die Bewohner*innen in der Südlichen Au zur Verfügung stehen, temporär reduziert. Um die Bedürfnisse derjenigen, die auf den eigenen Pkw in ihrer Alltagsmobilität angewiesen sind, zu berücksichtigen und den, wenn auch relativ geringen, zusätzlichen temporären Stellplatzentfall abzufedern, wurden in beiden Projektquartieren Mischparkplätze in Bewohnerparkplätze umgewandelt. Die Nutzung von freien Parkkapazitäten auf Privatgrund war mangels freier Kapazitäten und Zugangshürden nicht möglich.

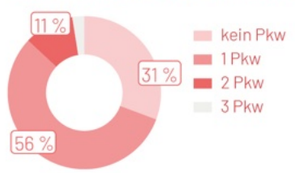
Viele der vorhandenen Parkplätze im öffentlichen Raum sind von Autos besetzt, die kaum bewegt werden und nicht für den Arbeitsweg ihrer Besitzer*innen genutzt werden.
Wie in vielen Parkgebieten innerhalb des Mittleren Rings ist die Konkurrenz um den öffentlichen Parkraum in der Südlichen Au groß. 75 % der befragten Autobesitzer*innen mit Bewohnerparkausweis bewerteten die Parkplatzsituation bereits vor dem Projekt überwiegend als (sehr) schwierig (1. Umfrage, 236 Antworten). Die Hälfte aller befragten Autobesitzer*innen in der Südlichen Au verfügt über keinen eigenen Parkplatz und parkt im öffentlichen Raum. Aber: Etwa ein Drittel der Befragten, die ihr am häufigsten genutztes Auto im öffentlichen Raum parken, geben an, nur an ein bis drei Tagen im Monat oder seltener ein Auto zu benutzen (2. Umfrage, 318 Antworten).

Autobesitzer*innen ohne eigenen Stellplatz bewerten das Projekt etwas schlechter als diejenigen mit privatem Stellplatz. Besitzer*innen wenig bewegter Autos ohne eigenen Stellplatz bewerten das Projekt überwiegend positiv.
Grundsätzlich bewerteten in der 2. Umfrage deutlich mehr Personen ohne Pkw das Projekt positiv (85 %, 259 Antworten) als Pkw-Besitzer*innen (49 %, 562 Antworten). Gleichzeitig bewerten Pkw-Besitzer*innen mit eigenem Stellplatz das Projekt positiver (59 %, 234 Antworten) als Pkw-Besitzer*innen, die im öffentlichen Raum parken (42 %, 295 Antworten). Zwei Drittel der Autobesitzer*innen, die ihr Auto zwar im öffentlichen Raum parken, dieses aber nur an ein bis drei Tagen pro Monat oder seltener benutzen, beurteilen das Projekt als überwiegend positiv (106 Antworten).

50 %
der Autos der Befragten parken im öffentlichen Raum
Südliche Au, 2. Umfrage (726 Antworten, Mehrfachantworten möglich)

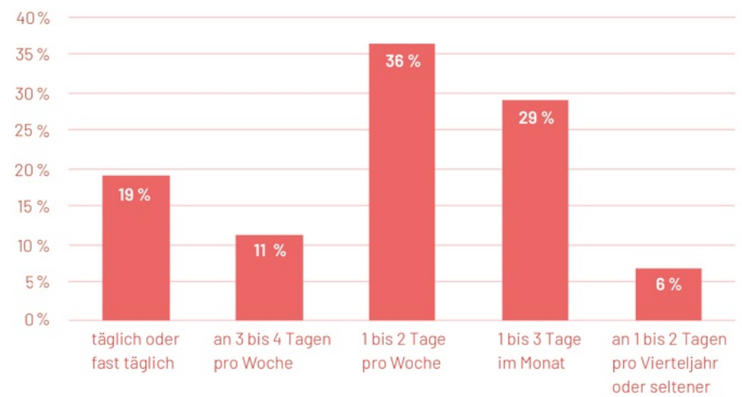
Pkw pro Haushalt

Südliche Au, 2. Umfrage (924 Antworten)



Häufigkeit der Benutzung von im öffentlichen Raum parkenden Autos

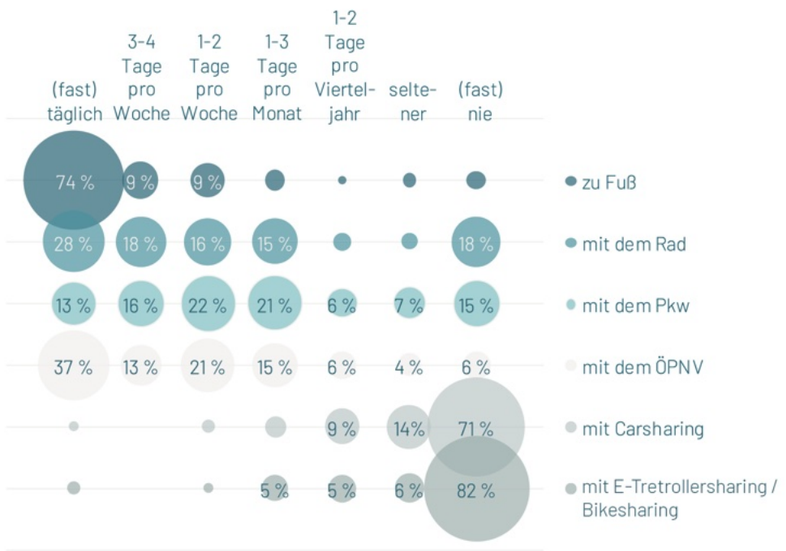
Südliche Au, 2. Umfrage (318 Antworten)



Wie bewegen sich die Befragten am Walchenseeplatz fort?

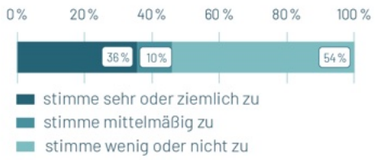
Der Pkw-Besitz ist unter den Befragten überdurchschnittlich hoch. Trotzdem spielt aktive Mobilität eine große Rolle in ihrem Alltag.
Am Walchenseeplatz verfügen etwa zwei Drittel der Befragten über einen Pkw im Haushalt (158 Antworten). Damit ist der Pkw-Besitz unter den Befragten relativ hoch, denn im Durchschnitt besitzen 50 % der Haushalte innerhalb des Mittleren Rings keinen Pkw. Zugleich ist die Fahrradverfügbarkeit mit 88 % (159 Antworten) etwas höher als im Durchschnitt.[1] Das Zufußgehen spielt im Alltag der meisten befragten Menschen am Walchenseeplatz eine große Rolle. 74 % geben an, (fast) täglich zu Fuß zu gehen, das sind 20 Prozentpunkte mehr als im Durchschnitt.[1] Der private Pkw wird von den meisten Befragten nur wenige Male pro Woche oder Monat genutzt, insgesamt aber etwas häufiger als im Durchschnitt.[1] Über 80 % nutzen den Öffentlichen Personennahverkehr mindestens monatlich. Shared Mobility spielt für die Mehrzahl der Befragten eine untergeordnete Rolle.

Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmodi
Walchenseeplatz, 2. Umfrage (149 bis 158 Antworten)



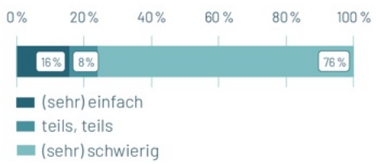
[1] Für den Stadtbezirk repräsentative Umfragewerte der Studie „Mobilität in Deutschland" 2017

Einstellung zur Verringerung der Pkw-Nutzung



Ich habe mich bewusst entschieden, anstelle des Autos möglichst oft andere Verkehrsmittel zu benutzen.

Walchenseeplatz, 2. Umfrage *(87 Antworten)*



Meinen Pkw in nächster Zeit abzuschaffen, wäre für mich ...

Walchenseeplatz, 2. Umfrage (*96 Antworten*)

Über ein Drittel der Personen mit eigenem Pkw im Haushalt gibt an, in ihrem Alltag bewusst Alternativen zum eigenen Auto zu nutzen.
Gleichzeitig empfand es nur rund jede 6. Person als einfach, den eigenen Pkw abzuschaffen. Die Reduktion der Nutzung des eigenen Pkws scheint für viele leichter zu sein, als ihren Pkw abzugeben.

Parkplätze

Viele der vorhandenen Parkplätze im öffentlichen Raum sind von Autos besetzt, die kaum bewegt werden.
Am Walchenseeplatz wurden über den Sommer 2023 die den Anwohner*innen im öffentlichen Raum zur Verfügung stehenden Parkplätze um 2,5 % reduziert, um das Potenzial des öffentlichen Raums am Beispiel der Begegnungszone für Anwohner*innen in der Landlstraße zu zeigen. Insbesondere in diesem Quartier wurde die Reduktion der Parkplätze während des Projekts vielfach kritisiert.

Rückmeldungen zur Parksituation im Quartier aus der ersten Umfrage vor dem Projektstart weisen für das Quartier auf einen eher geringen Parkdruck im Vergleich zu anderen Quartieren innerhalb des Mittleren Rings hin: Rund 40 % der Autobesitzer*innen mit Bewohnerparkausweis bewerteten die Parksituation als (sehr) schwierig (74 Antworten).

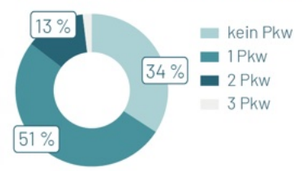
Die Rückmeldungen der zweiten Umfrage zeigen, dass 22 % der Befragten, die ihr am häufigsten genutztes Auto im öffentlichen Raum parken, nur an ein bis drei Tagen im Monat oder seltener ein Auto benutzen (60 Antworten).

Autobesitzer*innen ohne eigenen Stellplatz bewerteten das Projekt etwas schlechter als diejenigen mit privatem Stellplatz.
66 % der Befragten ohne Pkw bewerteten das Projekt positiv (41 Antworten) – im Gegensatz dazu bewerteten nur 35 % der Pkw-Besitzer*innen das Projekt als positiv (80 Antworten).

55 %
der Autos der Befragten parken im öffentlichen Raum
Walchenseeplatz, 2. Umfrage (128 Antworten, Mehrfachantworten möglich)

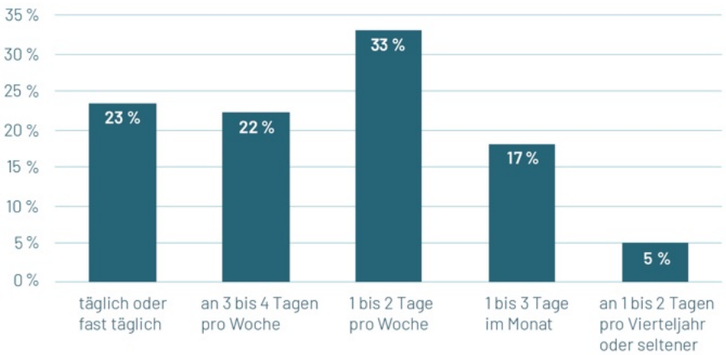
Pkw pro Haushalt

Walchenseeplatz, 2. Umfrage (163 Antworten)



Häufigkeit der Benutzung von im öffentlichen Raum parkenden Autos

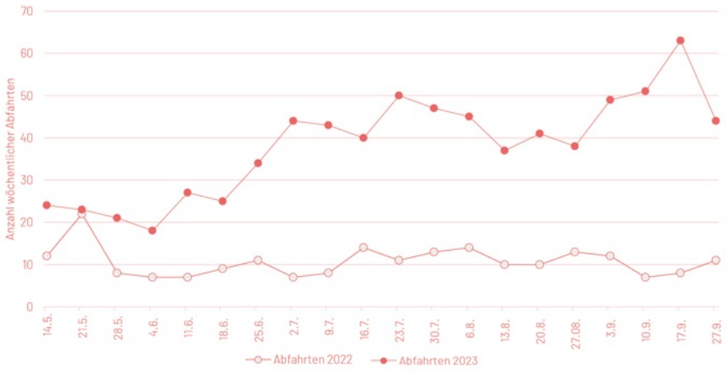
Walchenseeplatz, 2. Umfrage (60 Antworten)



Mobilitätspunkte als alternative Angebote

Der zeitnahe Ausbau zusätzlicher Angebote zum eigenen Pkw ist wichtig, denn die Änderung des Verkehrsverhaltens braucht Zeit.
Mit Beginn der Maßnahmen haben wir drei Mobilitätspunkte dauerhaft in der Südlichen Au errichtet und so zusätzliche, flächeneffiziente Mobilitätsangebote als Alternative zum eigenen Pkw geschaffen.

Die Nutzung der neuen Angebote während der Sommerintervention wurde durch die Auswertung von Nutzungsdaten und eine Befragung zum Ende der Sommerintervention erfasst. Obwohl die Auswertung der Nutzung der neu errichteten Mobilitätspunkte in der Südlichen Au zeigte, dass innerhalb des Projektzeitraums nur wenige Anwohner*innen das neue Angebot genutzt haben, war eine stetig zunehmende Nutzungsaktivität am Mobilitätspunkt „Schlotthauerplatz" zu beobachten. Zudem zeigten sich erste Veränderungen beim Ausleih- und Abstellverhalten nach Errichtung der Mobilitätspunkte. Eine stärkere Veränderung des Abstellverhaltens könnte man zum Beispiel durch eine Einschränkung der Parkzonen mithilfe von Geofencing, virtuellen Grenzen, erzielen. Dies konnte jedoch im Projekt nicht umgesetzt werden. Jede Verhaltensänderung, so auch die Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens, braucht Zeit.



Anzahl wöchentlicher Abfahrten von Carsharing-Fahrzeugen eines großen Anbieters im Umkreis von 100 Meter um den Mobilitätspunkt Schlotthauerplatz (Quelle: Carsharing-Anbieter).

Im Projekt aqt wurden vier Monate betrachtet – für Verhaltensänderungen also nur ein relativ kurzer Zeitraum. Gerade weil Verhaltensveränderungen eine gewisse Zeit benötigen, ist der zeitnahe Ausbau zusätzlicher Angebote zum eigenen Pkw wichtig. Nur wenn zusätzliche Angebote geschaffen werden, wird die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote möglich beziehungsweise attraktiver.



Mobilitätspunkt am Kolumbusplatz

Weitere Forschung zu Mobilität im Projekt aqt

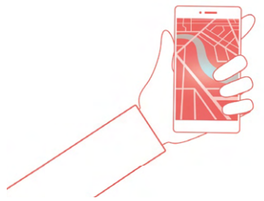
Verkehrsmodell

Verbesserungen der Infrastruktur steigern die Bereitschaft, aktive Verkehrsmittel wie das Zufußgehen und das Fahrradfahren zu nutzen.
Um mehr über das Verkehrsverhalten herauszufinden, wurde im Rahmen des Projekts ein Verkehrsmodell erstellt. Mit diesem werden die Faktoren untersucht, die die Wahl der Verkehrsmittel bei autoreduzierenden Maßnahmen beeinflussen. Dafür haben wir eine Umfrage mit 1.508 Teilnehmer*innen im gesamten Münchner Stadtgebiet durchgeführt. Darin haben wir gefragt, wie sich die eigene Verkehrsmittelwahl ändert, wenn sich die Umstände der Verkehrsmittel (zum Beispiel Reisezeit, Reisekosten, Parkplatzsuchzeit) ändern. Zusätzlich haben wir wichtige Informationen zu persönlichen Eigenschaften, also beispielsweise das Alter, das bestehende Mobilitätsverhalten und die persönlichen Einstellungen zu Autobesitz und Umweltschutz, abgefragt.

Das Verkehrsmodell zeigt, dass die Bereitschaft zur Nutzung von aktiven Verkehrsmitteln, wie Fahrrad oder Zufußgehen, durch eine bessere Infrastruktur gesteigert werden kann. Dazu gehören zum Beispiel breitere Radwege oder eine geringere zulässige Geschwindigkeit auf der Straße. Die Verbesserung der Infrastruktur allein kann jedoch das Verkehrsverhalten nicht langfristig ändern.

Verkehrsflusssimulation

Die Umsetzung der Maßnahmen hat nur sehr geringe Verkehrsverlagerungen auf benachbarte Straßen ausgelöst.
In den Quartieren Südliche Au und Walchenseeplatz haben wir den Verkehrsfluss simuliert. Das heißt: Wir haben berechnet, wie sich die Verkehrsströme und das Verkehrsaufkommen im Quartier durch die im Projekt aqt umgesetzten Maßnahmen verändern werden. Dabei konnte keine signifikante Veränderung des Verkehrsflusses festgestellt werden. Dies liegt unter anderem darin begründet, dass die Kolumbusstraße und die Landlstraße ein geringes Verkehrsaufkommen aufweisen. Weil zudem die angrenzenden Straßen von den Interventionen unberührt blieben, ergab sich nahezu keine Änderung im Verkehrsfluss des Quartiers aufgrund der Umleitung des Verkehrs. Der Parksuchverkehr wurde in der Simulation nicht berücksichtigt, da dies technisch noch nicht möglich ist.



Mobilitätstracking

Aussagen zur objektiven Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Anwohner*innen können nicht getroffen werden.
Während des Projekts haben einige Anwohner*innen das eigene Mobilitätsverhalten mithilfe einer Smartphone-App aufgezeichnet. Auf diese Weise wurde untersucht, ob und wie sich das Mobilitätsverhalten durch die im Projekt aqt umgesetzten Maßnahmen objektiv verändert hat. Anwohner*innen der Südlichen Au und des Walchenseeplatzes wurden mittels Flyern, Plakaten und in Beteiligungsgesprächen dazu eingeladen, ihre Mobilität mit dieser App über einen bestimmten Zeitraum zu tracken.

In zwei Untersuchungszeiträumen (vor der Umsetzung und während der Maßnahmen) wurde das Mobilitätsverhalten von 27 Anwohner*innen und somit Wege mit einer Gesamtlänge von über 200.000 Kilometern erfasst. Aufgrund der geringen Stichprobengröße konnten keine repräsentativen Aussagen für das Projekt aqt getroffen werden. Die Daten leisten aber einen wichtigen Beitrag in der größeren Studie Mobilität.Leben.

Erkenntnisse aus dem Projekt: Teilnahmezahlen an wissenschaftlichen Studien verbessern

Bei wissenschaftlichen Umfragen in der Bürgerschaft kommt es häufig vor, dass es zu wenige Rückmeldungen gibt. Hier gibt es Nachbesserungsbedarf in der Kommunikation, um mehr Menschen zur Teilnahme zu motivieren.

Klimaanpassung durch Begrünungs-maßnahmen

Die Grünfläche in der Kolumbusstraße zeigte das große Abkühlungspotenzial begrünter Straßenräume auf. Die Abkühlungseffekte wurden durch die Befragten wahrgenommen und konnten gemessen werden. Im Projekt wurden die Aufenthaltsflächen mit vielen Begrünungselementen gestaltet, denn eine stärkere Begrünung unserer Straßen, Plätze, Fassaden und Dächer ist essenziell für die Klimaanpassung unserer Städte. Begrünung kühlt an heißen Tagen durch Verschattung und Verdunstung. Sie verringert die Hitzerückstrahlung der Oberfläche und unterstützt die nächtliche Abkühlung in der Hitzeinsel Stadt. Durch entsiegelte Böden, also etwa Pflanz- und Rasenflächen statt Asphalt und Gehwegplatten kann Wasser versickern und gespeichert werden und dadurch einen Beitrag zur Überschwemmungsvorsorge leisten.

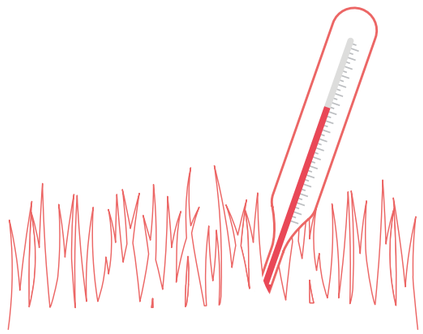
In der Kolumbusstraße empfanden die Menschen die Grünfläche als kühler im Vergleich zu anderen Orten im Viertel. Aber nicht nur subjektiv, sondern auch objektiv konnte ein Effekt festgestellt werden: In der Kolumbusstraße lag die über dem Asphalt gemessene Temperatur mehr als 4 Grad höher als über der Grasfläche.

Grasflächen in Wohnstraßen sind eine wirksame Ergänzung zu Baumpflanzungen. Sobald Schatten den gesamten Straßenabschnitt bedeckt, sinken sowohl die Luft- als auch die Bodentemperatur über den Grasflächen deutlich schneller als über dem Straßenbelag, der weiterhin Hitze abstrahlt. Grasflächen sind vorteilhaft für die Abkühlung der Bodentemperatur. Weniger Einfluss zeigten Messungen in der Kolumbusstraße jedoch auf die Luft- und Strahlungstemperatur.

Wenn zusätzlich Bäume gepflanzt werden, die Schatten spenden und ihre Umgebung durch Wasserverdunstung kühlen (Transpirationskühlung), kühlt die Luft noch weiter ab. So kann die Temperatur im Schatten von Bäumen um bis zu 15 Grad Celsius unter der der Umgebung liegen.

Grasflächen und der darunterliegende Boden können außerdem Niederschlagswasser speichern, die Kanalisation entlasten und durch verzögerten Abfluss Überschwemmungen vermeiden.

Zum Weiterlesen:
Münchner Klimaanpassungskonzept, Klimafahrplan und weitere Informationen unter:
muenchen.de/stadtklima

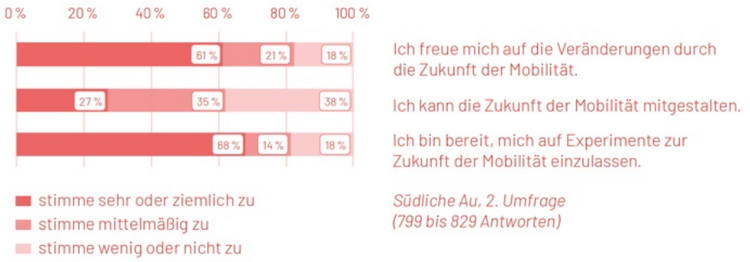


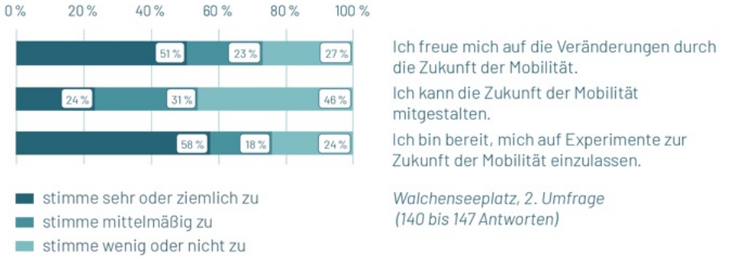
Erkenntnisse aus dem Projekt: Bürger*innen bei Messungen einbeziehen

Mit dem Format „Citizen Science“ werden zum Beispiel Messungen durch Bürger*innen selbst durchgeführt und dokumentiert. Mit den Temperaturmessungen durch Bürger*innen hätten noch mehr Ergebnisse erzeugt und dadurch aussagekräftigere Ergebnisse gesammelt werden können.

Veränderung und Experiment ja, aber kann ich dabei mitgestalten?

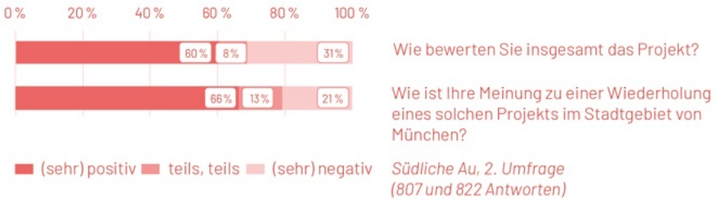
Die Mehrheit der Befragten freut sich auf Veränderungen durch die Zukunft der Mobilität und ist bereit, sich auf Experimente dazu einzulassen.
In beiden Quartieren sehen die Befragten großen Handlungsbedarf. Der Klimawandel ist für die große Mehrheit der Befragten beider Quartiere bereits heute und insbesondere für künftige Generationen ein großes Problem.
61 % der Befragten in der Südlichen Au (51 % am Walchenseeplatz) gaben an, dass sie sich auf Veränderungen durch die Zukunft der Mobilität freuen. Gleichzeitig gab nur etwa ein Fünftel an, sie seien der Meinung, dass sie die Zukunft der Mobilität mitgestalten können. 68 % Prozent der Befragten in der Südlichen Au (58 % am Walchenseeplatz) sind bereit, sich auf Experimente zur Zukunft der Mobilität einzulassen. Hier können Reallabore ansetzen. Durch das praxisorientierte Forschungsformat können Lösungen für die Zukunft der Mobilität gemeinsam mit Bürger*innen, Wissenschaft, Verwaltung, Wirtschaft und Politik erprobt werden. Dabei können Bürger*innen durch ihre Rückmeldungen und ihre Teilnahme die Zukunft der Mobilität mitgestalten.

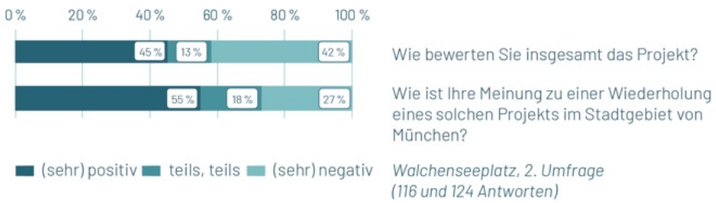




Gesamtbewertung Projekt

Insgesamt wurde das Projekt eher positiv bewertet. Die Mehrheit der Befragten wünscht sich eine Wiederholung eines Projekts wie aqt im Stadtgebiet von München.
Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass in der Au mit 60 % die deutliche Mehrheit das Projekt insgesamt positiv bewertet hat. 31 % der Befragten in der Au bewerteten das Projekt insgesamt negativ. Am Walchenseeplatz waren die Befragten geteilter Meinung.
Das Projekt wurde von etwas mehr Menschen positiv (45 %) bewertet als negativ (42 %).





Über Konflikte und ihre Potenziale

Zukünftige Herausforderungen zur Nutzung des öffentlichen Raums können nur durch eine gemeinsame Aushandlung gelöst werden.
Im öffentlichen Raum treffen viele unterschiedliche Ansprüche und Bedürfnisse aufeinander, die sich im Laufe der Zeit stetig verändern und immer wieder neu verhandelt werden müssen, nicht zuletzt im Angesicht des Klimawandels. Das Projekt aqt wirkte wie ein Brennglas, es hat bestehende Nutzungskonflikte und Herausforderungen der Verkehrswende offengelegt. Das ist wichtig und sinnvoll, denn derartige Konflikte müssen offen diskutiert und ausgehandelt werden, wenn wir zukünftige städtische Herausforderungen lösen möchten.

Das Projekt hat Konflikte ans Licht gebracht, die bereits existierten und überall dort auftreten, wo Menschen auf begrenztem Raum zusammenleben. Dabei geht es nicht ums Wegnehmen und Geben, sondern um die Frage: Wie verhandeln wir als Gemeinschaft den Raum in der Stadt als Gemeingut?

Mit Blick auf den Sandkasten würde ich mich als Befürworter der Projekts, aber als Kritiker der Umsetzung bezeichnen.



Ich sehe das Projekt in einem größeren Kontext, [wir als Anwohner*innen] haben eine große Verantwortung, uns hier einzubringen.

*Zitate aus den Sprechstunden für Anwohner*innen*

Die Überzeugung, dass im Projekt eingeführten Maßnahmen nicht den eigenen Ansprüchen an den öffentlichen Raum entsprechen, hat Anwohner*innen dazu bewogen, Klage einzureichen.
Während der temporären Umgestaltung des Straßenraums in beiden Quartiere erreichte das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München eine Klage mit Eilantrag von drei Anwohner*innen aus der Südlichen Au und eine weitere Klage mit Eilantrag von vier Anwohner*innen aus dem Quartier Walchenseeplatz. Sie klagten unter anderem gegen die eingerichteten temporären Sperrungen (verkehrsrechtlichen Anordnungen) und Umbauten in der Kolumbus- und Landlstraße. Beide Klagen wurde am 11. Oktober 2023 vor dem Verwaltungsgericht München verhandelt. Die Verhandlung endete mit einer gütlichen Einigung in Form eines Vergleichs.

Dabei wurde vereinbart, die Projekte bis zum 25. Oktober 2023 abzubauen, was den Abbau um eine Woche vorverlegte. Mobilitätsreferent Georg Dunkel erklärte nach der Verhandlung: „Aus unserer Sicht wurde die Gestaltungsfreiheit der Stadt zu Verkehrsprojekten unterstrichen, gleichzeitig handelt es sich um einen rechtlichen Grenzfall."

Bei den Klagen und Eilanträgen der Anwohner*innen gegen die Projekte handelt es sich um keine Einzelfälle. In den letzten Jahren hat es bei ähnlichen Verkehrswende-Projekten in ganz Deutschland ähnliche Klagen gegeben, etwa im Projekt „Flaniermeile Friedrichstraße" in Berlin oder im Projekt „Ottensen macht Platz" in Hamburg. Die Klagen in München haben bestätigt, was Kommunen in ganz Deutschland seit Längerem fordern: Eine Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese sind notwendig, damit Kommunen Handlungsspielraum haben, auf die aktuellen Herausforderungen der Verkehrswende wirksam zu reagieren. Die aktuelle Rechtslage bietet keinen hinreichenden Rahmen für die Herausforderungen, die der zunehmende Kfz-Verkehr bei gleichbleibendem Platz, Klimaveränderungen und zur Neige gehende Ressourcen schafft.

Vom Konflikt zur Lösung

Konflikte haben mehr als zwei Seiten
Medial wurden die offengelegten Nutzungskonflikte im Projekt, die sich insbesondere auf die Kolumbusstraße konzentrierten, häufig auf zwei Gruppen reduziert, die bezüglich ihrer Einstellung gegenüber den Veränderungen gespalten seien. Anwohner*innen haben aktiv gegen das medial geförderte Narrativ der „Spaltung in der Kolumbusstraße" gearbeitet. Sie initiierten eine Fokusgruppe, in der Probleme angesprochen wurden, und ein Spiralgespräch zwischen Anwohner*innen und Projektteam, in dem einander zugehört wurde. Entgegen der von außen oft projizierten Zweiteilung in „Gegner*innen und Befürworter*innen" sahen sich einige als „kritische Befürworter*innen". Diese Gruppe war mit den generellen Zielen des Vorhabens einverstanden, stand der Umsetzung jedoch kritisch gegenüber. Der Konflikt im Projekt thematisierte so neben den sichtbar gemachten Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum auch den Umsetzungsprozess. Im Projektverlauf äußerten Anwohner*innen zum Teil berechtigte Kritik – insbesondere zur Projektkommunikation und Anwohnerbeteiligung. Diese Kritik hat zu wertvollen Erkenntnissen geführt (sie sind in abgeschrägten Kästen in den unteren Ecken der Seiten hervorgehoben).

Insgesamt hat sich gezeigt: Allzu schnell setzen sich harte Positionen in der Sichtbarkeit durch und Schwarz-Weiß-Kategorien bestimmen die öffentliche Wahrnehmung. Konflikte sind aber, genau wie die Bedürfnisse selbst, vielfältig und mehrschichtig.

Konflikte brauchen einen Rahmen
Die Herausforderung besteht darin, Räume für Konfliktführung und respektvollen Austausch zu schaffen und sicherzustellen, dass einander zugehört wird, sowie zwischen konkurrierenden Interessen zu vermitteln. Dabei gilt es, ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass im öffentlichen Raum Kompromisse erforderlich sind und nicht alle Einzelbedürfnisse in der Gestaltung berücksichtigt werden können. Nur so können langfristige und nachhaltige Lösungen gefunden werden, die den vielfältigen Bedürfnissen und Ansprüchen gerecht werden. Dies erfordert Geduld, Empathie und den Willen zur Zusammenarbeit. In den von Anwohner*innen initiierten Formaten wie „Fokusgruppe", „Spiralgespräch" und „Demokratiecafé" entstand nicht nur ein Dialog, sondern auch gemeinschaftlich erarbeitete Gestaltungsvorschläge. Nicht nur zwischen den Anwohner*innen, sondern auch mit den politischen Vertreter*innen, zum Beispiel in der Bezirksausschuss-Vollversammlung, wurde dieser Dialog geführt. Durch ein Zuhören konnten Teile des Konflikts in eine produktive und konstruktive Richtung geführt werden.

Entgegen den Erwartungen haben die Nachbarschaftskonflikte im Rahmen des Projekts die Beziehungen zwischen den Bewohner*innen nicht unbedingt negativ beeinflusst. In der Südlichen Au empfanden sogar 44 %, dass sich der Gemeinschaftssinn im Quartier etwas oder deutlich verbessert hat, 27 % gaben an, der Gemeinschaftssinn habe sich nicht verändert. Am Walchenseeplatz empfanden 28 %, der Gemeinschaftssinn habe sich etwas oder deutlich verbessert, 51 % empfanden keine Veränderung. Konflikte fördern den Austausch und das Aushandeln und damit das Zusammenleben.

Ich frage mich trotzdem, warum Vorschläge nicht einfach schnell umgesetzt werden können. Das würde psychologisch schon viel helfen, dass sich etwas bewegt.

*Zitate aus den Sprechstunden für Anwohner*innen*



Der Kiesweg (wassergebundene Wegedecke) sollte von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gleichermaßen benutzt werden. Hier kam es allerdings immer wieder zu Konflikten. Radfahrer*innen wichen teilweise auf die Gehwege aus und störten zu Fuß Gehende oder fuhren zu schnell über den gemeinsamen Weg. Das lag zum Teil an zu Beginn zu steilen, aber nachträglich angepassten Zufahrtsrampen, an dem für eine Stadt ungewohnten Radwegmaterial, aber auch an regelwidriger oder wenig rücksichtsvoller Nutzung. Zusätzliche Schilder wurden aufgestellt und Hinweise auf den Boden gesprüht, die darauf hingewiesen haben, dass Radfahrer*innen den Kiesweg benutzen dürfen und sollen. Außerdem wurde darauf hingewiesen, den gemeinsamen Weg langsam und rücksichtsvoll zu nutzen.

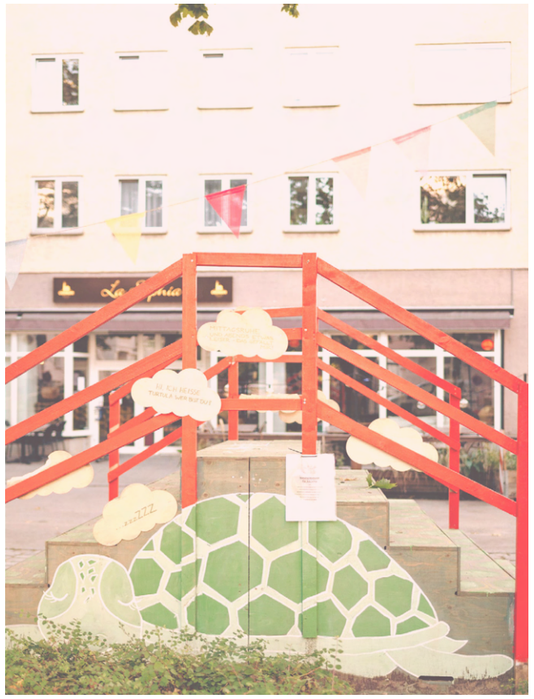
Die Anwohner*innen machen weiter

Das Projekt aqt stieß nachhaltige Veränderungen in beiden Projektquartieren an. Reallabore können nachhaltige Veränderungen vor Ort anstoßen, obwohl sie in der Regel zeitlich begrenzt sind. Das zeigt sich im Quartier Südliche Au. Der Austausch zwischen Stadtverwaltung, Bezirksausschüssen und Bürger*innen sowie der Austausch der Bürger*innen untereinander wird auch nach Abbau der zeitlich begrenzten Aufenthaltsräume fortgeführt. Unter den Anwohner*innen haben sich mehrere Initiativen gebildet, die sich auch weiterhin mit der Entwicklung ihres Viertels beschäftigen wollen und die die während des Projekts gemeinschaftlich erarbeiteten Gestaltungsvorschläge umsetzen. So gärtnert eine Gruppe Anwohner*innen am, bereits vor Projektbeginn geplanten und inzwischen auch baulich umgesetzten, „Entenbachplatz“ weiter. Sie nutzen die Hochbeete aus dem Projekt und bespielen gemeinsam die neu entstandene Grünfläche. Eine weitere Gruppe setzt sich am „Schlotthauerplatz“ für eine „Planung von unten“ des vom zuständigen Bezirksausschuss beantragten langfristigen Umbaus der kleinen Straße zu einem Quartiersplatz ein.

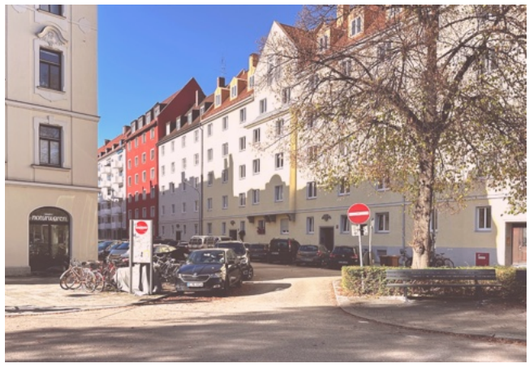
Am Walchenseeplatz wurde aus der Bürgerschaft der Wunsch geäußert, ähnlich wie im Projekt, einen Straßenabschnitt im Quartier in einen vielfältigen Begegnungsraum umzuwandeln. Leider war dies zum jetzigen Zeitpunkt an der vorgeschlagenen Stelle aufgrund der verkehrlichen Gegebenheiten nicht umsetzbar.

Der Entenbachplatz im Juni 2024





„Turtula“ am Schlotthauerplatz



Der Entenbachplatz vor dem Projekt aqt im Oktober 2022



Möblierung durch die Anwohner*innen

Der Entenbachplatz während der Sommerintervention 2023



Was wäre, wenn ...?



Mal angenommen, weniger Autos wären normal ...

Was verändert sich in den Straßen, wenn der Kfz-Verkehr weniger ist und mehr Raum für Menschen geschaffen wird? **Wie sieht unser Zusammenleben in der Zukunft aus? Wird es geprägt sein von mehr Leben oder mehr Ruhe?** Von weniger Fahrzeugen oder von anderer Mobilität?

Nur wenn wir wissen, wo wir in Zukunft hinwollen, können wir entsprechend handeln und Mitgestaltung ermöglichen. Im Juli 2023 fanden deshalb an zwei Tagen sogenannte Zukünfte-Workshops mit 13 Bürger*innen der Südlichen Au statt. Nach einer Einführung, was Zukunft (nicht) ist, wurde am ersten Tag gemeinsam über die Annahme diskutiert, weniger Autos seien normal. Wie würde dies unsere Erledigungen, unsere Freizeit, Gesundheit, unser Sozialleben sowie unseren Beruf und unsere Bildung beeinflussen? Drei Illustrator*innen haben die Workshopteams dabei unterstützt, Zukunftsvorstellungen für München im Jahr 2035 zu entwickeln.

Am zweiten Tag stellten wir uns der Frage, was in den gemeinsam entwickelten Szenarien wünschenswert wäre und was nicht. Außerdem entwickelten die Teilnehmer*innen Alltagsgeschichten und füllten die Szenarien so mit Leben, basierend auf ihren Erfahrungen.

← **mehr Ruhe**



Die Straße erwacht langsam. Einige Anwohner*innen sind schon unterwegs, pflegen die Hochbeete oder unterhalten sich auf den Bänken. Die Nachbar*innen genießen die Ruhe für sich oder beginnen den Tag gemeinsam beim Yoga.

mehr Leben →



Im Schatten der Bäume trifft sich das Quartier zum Wochenmarkt. Lastenräder bringen frische Waren, Kinder spielen, und Nachbar*innen tauschen sich aus. Der zentrale Trinkbrunnen sorgt für Erfrischung.

Zukünfte und Alltagsgeschichten, die zum Träumen und schließlich auch zum Handeln anregen

Am 7. Oktober 2023 wurden die Szenarien am Schlotthauerplatz vorgestellt. In drei fiktiven Quartiersdialogen konnten Anwohner*innen beim Zukünfte-Forum in das Jahr 2035 springen und über die Veränderungen berichten. Was funktioniert gut, was weniger gut?

Ergebnis: Viele der heutigen Probleme in Bezug auf Infrastruktur und Machtverhältnisse wird es auch in Zukunft geben. Konfliktlinien werden sichtbar, lassen sich jedoch frühzeitig aushandeln. Damit wir besser gemeinsam gestalten können, bedeutet dies, eigene Missionen mutig zu kommunizieren und umzusetzen. Echte Mitgestaltungsmöglichkeiten an Zukünften sind erwünscht! Stadtverwaltung, Wissenschaftler*innen und politische Vertreter*innen sind gefordert, konkret und gemeinsam mit den Bürger*innen über Zukünfte zu verhandeln.

Rollenverteilung beim Quartiersdialog



Besorgungen auf dem Weg nach Hause
Im kleinen Quartierszentrum dreht sich auch an diesem Samstagnachmittag im Spätsommer alles um Erreichbarkeit.





Lärm bleibt Lärm! Und wer hilft, wenn es Streit gibt?



Hier kommen alle zusammen – Jung und Alt und niemand ist gezwungen, Geld auszugeben.

Zusammen Nachbarschaft gestalten
Auf der Straße wird gespielt, getanzt, geklettert, gebastelt oder gequatscht – hier ist für alle was dabei! Man kennt sich hier in der Nachbarschaft und alle nutzen die Straße gemeinsam für ihre Freizeit.





Was ist mit den Menschen, die kein Smartphone haben, um geteilte Angebote zu nutzen?



Die guten Anbindungen und die Möglichkeit, sich aktiver zu bewegen, tun mir richtig gut.

Stadtteilkultur erleben
Die lokale Bühne ist ein Ort für Kultur in der Nachbarschaft. Doch auch unter Interessierten der ganzen Stadt hat sich das bunte Treiben der (Klein-)Künstler*innen herumgesprochen.



Es ist noch so viel Beton hier und ob die Menschen Rücksicht aufeinander nehmen?





So sollte öffentlicher Raum sein – gleiches Recht für alle und Kinder können frei herumlaufen.

*Die Sprechblasen beinhalten Feedback von Anwohner*innen zu den vorgestellten Szenarien während des Formats Zukünfte-Forum.*

Was haben wir erreicht?



Wir haben mit dem Projekt aqt etwas erreicht!

Mehr Grün im Straßenraum
Der Straßenraum ist meist von Beton und Asphalt dominiert. Wir müssen Flächen entsiegeln, Stadtgrün wachsen lassen und ausprobieren, wie das funktionieren kann. Das ist notwendig, um Aufenthaltsräume in der dichter werdenden Stadt zu schaffen und um die Stadt abzukühlen und sie klimaresilienter zu gestalten. Die Umfrageergebnisse zeigen, hier haben wir Rückenwind aus der Bürgerschaft. In weiterführenden Projekten wird daher die Klimaanpassung von Quartieren neben der Mobilität und dem Freiraum eine größere Rolle spielen.

Mehr Aufenthaltsqualität
Wir haben wohnortnahe Räume für Erholung, Spaß und Spiel geschaffen, ohne Straßen dazwischen. Wir konnten wirkungsvoll zeigen, welche Möglichkeiten für Aufenthaltsqualität durch autoreduzierte Quartiere entstehen. Die wissenschaftlichen Ergebnisse bestätigen, was wir im Sommer 2023 bereits beobachten konnten: Die neuen Aufenthaltsräume wurden von den Anwohner*innen genutzt.

Neue Mobilitätsangebote
Wir haben alternative Mobilitätsangebote zum eigenen Pkw geschaffen. An den dauerhaft errichteten Mobilitätspunkten werden verschiedene Angebote der Shared Mobility wie E-Tretroller, Fahrräder oder Autos gebündelt. Wir wissen, dass die Veränderung des Mobilitätsverhaltens mehr Zeit als einen Sommer braucht. Umso wichtiger ist es, neue Angebote schon früh zu schaffen und über Anreize ein anderes Mobilitätsverhalten anzustoßen.

Mehr Austausch
Im Projekt kam die Verwaltung, aber auch der Bezirksausschuss, in einen wirklichen Dialog mit den Bürger*innen vor Ort. Es gab viele positive Stimmen, aber auch berechtigte Kritik und emotionalen Widerstand. Das Projekt hat zugleich den Austausch der Bürger*innen untereinander gefördert. Mehrere Bürgerinitiativen haben sich gegründet, die sich auch weiterhin mit der Entwicklung ihres Viertels beschäftigen wollen.

Gesellschaftliche Debatte
Was viele als schwierig empfunden und als Beleg für Probleme des Projekts gesehen haben, sehen wir auch positiv: Gesellschaftliche Debatten sind ein großer Mehrwert von Reallaboren. Sowohl die direkt betroffenen Bürger*innen haben debattiert als auch weitere Kreise der Gesellschaft – in den Medien und in der Politik. Das ist nicht immer angenehm, aber genau diese Debatten müssen wir führen.

Wir haben dazugelernt
Die Kommunikation im Projekt wurde von vielen kritisiert, das zeigen auch die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung. Projekte der Verkehrswende beschäftigen sich mit komplexen Herausforderungen. Hier bedarf es einer ausgeklügelten und gleichzeitig transparenten und bürgernahen Kommunikation, um alle Betroffenen zu erreichen und mitzunehmen. Gleichzeitig ist es eine Herausforderung, Betroffene zu erreichen, bevor Planungen konkret und schwer veränderbar werden. Auch wenn bereits Gelerntes im Projektverlauf direkt umgesetzt wurde, hat das Projekt aqt gezeigt, dass wir dabei noch besser werden müssen.

Im Projektteam wurde viel darüber diskutiert, wie eine geeignete Beteiligung in Projekten der Verkehrswende aussieht. Denn die hohe Bereitschaft der Bürger*innen, sich aktiv bei der Gestaltung der eigenen Stadt einzubringen, sollte genutzt werden. Dieses Potenzial können wir heben, indem wir Bürger*innen beispielsweise verstärkt in die Umsetzungsgestaltung von Projekten einbinden. Diskursschulungen können in Zukunft dabei helfen, konstruktiver miteinander zu streiten.

Ausprobieren und mutig sein – das ist richtig. Denn es gab vieles zu lernen. Und auch ein Großteil der befragten Anwohner*innen in der Südlichen Au und am Walchenseeplatz sind bereit dazu, sich auf weitere Experimente zur Zukunft der Mobilität einzulassen. Dies macht Mut für die weiteren Veränderungsschritte, die in unseren Städten nötig sind.

Danke, dass Sie sich eingebracht haben und so das Projekt und die Forschung unterstützt haben!

Die intensive und direkte Form der Zusammenarbeit von Forschung, Verwaltung, Unternehmen und Gesellschaft war für viele neu. Alle Beteiligten ziehen wichtige Erkenntnisse aus dem Projekt für die tägliche Arbeit und neue Ansätze. Dazu haben Sie mit jeder Feedbackkarte, mit jeder Mail und jedes Mal, wenn Sie Ihre Perspektive in Dialog- und Austauschformaten eingebracht haben, einen wichtigen Beitrag geleistet. Auch hier lernen wir noch dazu – aber wir versichern Ihnen, dass jede Stimme gehört wurde. **Vielen Dank!**



Diese Broschüre ist eine Zusammenfassung der Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt" (aqt) und fokussiert sich auf die Forschung zum Reallabor. Die hier aufbereiteten Ergebnisse sind ein Teil der Forschung, der aufzeigt, welche Einblicke wir vor Ort auf nachbarschaftlicher Ebene gewonnen haben. Damit diese Erkenntnisse zu realen Verbesserungen führen, wird innerhalb der Institutionen an neuen Lehr- und Arbeitsformaten gearbeitet.

Ergänzend wird die Studie von einer Reihe studentischer Abschlussarbeiten sowie von Promotionen begleitet, die einzelne Aspekte tiefer beleuchten. Die Veröffentlichungen erfolgen in Fachzeitschriftenartikeln oder auf Forschungskonferenzen.

Wir bedanken uns ausdrücklich bei den nicht direkt beteiligten Forscher*innen außerhalb der Technischen Universität München für die weitere Begleitforschung.

Impressum

Diese Publikation ist Teil des Forschungsprojekts MCube: Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt (aqt), gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), Förderkennzeichen: 03ZU1105HA.

Herausgegeben und gemeinsam erarbeitet durch:
Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Marienplatz 8
80331 München
mcube.aqt@muenchen.de

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstraße 28b
80331 München
mcube.aqt@muenchen.de

Technische Universität München
School of Engineering and Design
Professur für Urban Design
Prof. Dr. Benedikt Boucsein
Arcisstraße 21
80333 München
aqt@mcube-cluster.com

Autor*innen:
Technische Universität München: Filippos Adamidis, Simone Aumann, Tobias Herbst, Marco Kellhammer, Mareike Schmidt
Landeshauptstadt München: Julia Schreibmüller, Benjamin Zeckau
Forschungsbegleitende Organisationen: Veronique Mahfoud (Stadtwerke München GmbH), Sebastian Preiß (Hans Sauer Stiftung), Ivan Selednikov (UnternehmerTUM GmbH)

Lektorat:
Thomas Jakob

Redaktionelle Beratung:
Torsten Mertz, Augsburg

Korrektorat:
Gabriele Oldenburg

Grafikdesign, Layout und Illustrationen:
Alicia-V. Hergerdt

Druck:
F&W Druck- und Mediencenter GmbH
Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

Fotos:
club loko (Seite 6 und 14)
Alicia-V. Hergerdt und Viktor Späth (Seite 45 und 47)
Marco Kellhammer (Seite 6, 8, 18 und 43)
Katalin Marghescu (Seite 28, 29 und 41)
LHM, Michael Nagy (Seite 25 und 26)
LHM/MOR (Seite 42)
LHM/MOR, DobnerAngermann (Seite 4 und 5)
Mareike Schmidt (Seite 24)
Alle anderen Fotos: MCube/Viktoriya Zayika

2. Auflage, September 2024

Über das Projekt
Im MCube-Innovationsprojekt „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt" (aqt) – forschte die Technische Universität München gemeinsam mit der Landeshauptstadt München, den Stadtwerken München, der Hans Sauer Stiftung und der UnternehmerTUM sowie weiteren Partner*innen zur Mobilität in städtischen Quartieren.

Wie muss urbane Mobilität im Quartier gestaltet sein, um wachsenden Herausforderungen, wie der Klimakrise, begegnen zu können? Welche räumlichen Potenziale entstehen durch eine nachhaltige Mobilität im Quartier? Welche Chancen entstehen dabei für ein lebenswertes Miteinander?

Ziel des Projekts war es, die Reduktion des privaten Pkw-Verkehrs und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in zwei Münchner Quartieren - der Südlichen Au und am Walchenseeplatz – zu erproben.

... miteinander möglich machen
In den Jahren 2022 und 2023 wurde im Projekt aqt gemeinsam mit den Anwohner*innen in der Südlichen Au und am Walchenseeplatz erprobt, wie ein Quartier der Zukunft in München aussehen kann. Es wurde beobachtet, erlebt, berichtet, diskutiert und gelernt. Dabei wurde das Projekt von der Technischen Universität München unter Mitwirkung der Anwohner*innen wissenschaftlich begleitet.

Mit der Veröffentlichung der wissenschaftlichen Ergebnisse laden wir – das Team des Projekts aqt – dazu ein, das Projekt Revue passieren zu lassen.

Barrierefreies PDF zum Herunterladen:
muenchenunterwegs.de/aqt-ergebnisse