



MCube

Münchner Cluster für die Zukunft  
der Mobilität in Metropolregionen

# Und jetzt? Zukunftsbilder Münchner Bürger\*innen für die Mobilität von morgen

Szenarien-Buch



## ZUSAMMENFASSUNG & EMPFEHLUNGEN

- 1** Über die Zukunft der Mobilität in München nachzudenken lohnt sich – denn nur wenn wir wissen, wo wir hinwollen, können wir entsprechende Schritte zur Gestaltung einleiten!
- 2** Es gibt nicht die eine Zukunft, auf die wir hinarbeiten, sondern mindestens so viele Vorstellungen von Zukunft, wie es Menschen gibt. Wir müssen aushandeln, welche davon vorstellbar und wünschenswert sind.
- 3** Unsere Zukünfte-Workshops und Zukünfte-Foren mit Anwohner\*innen in zwei Münchner Quartieren zeigen einen Wunsch nach mehr Grün und Freiraum. Ein Wunsch nach der Rückkehr zu mehr Autos besteht nicht.
- 4** Auch in der Zukunft ist nicht immer alles perfekt. Wir sehen jedoch, dass das gemeinsame Verhandeln von Wünschen, Bedürfnissen und Ansprüchen dabei hilft, bestehende Konflikte zu lösen.
- 5** Viele Elemente der Szenarien können bereits heute umgesetzt werden!
- 6** Bürger\*innen wünschen sich eine aktive Beteiligung an der Gestaltung von Mobilitäts-Zukünften. Die Empfehlung für die städtische Verwaltung und Politik ist klar: Lasst uns gemeinsam Zukünfte gestalten – die Münchner Bürger\*innen sind bereit!

# INHALT

<b>Einleitung: Warum über die Zukunft der Mobilität in München nachdenken? .....</b>	<b>7</b>
<b>Begriffserklärung: Was sind Szenarien? .....</b>	<b>10</b>
<b>Die Methode .....</b>	<b>13</b>
Zukünfte-Workshops .....	15
Zukünfte-Forum .....	19
<b>Die Ergebnisse .....</b>	<b>21</b>
<b><i>Die Ergebnisse: Fokus Südliche Au. ....</i></b>	<b><i>23</i></b>
Ein Markttag im Quartier .....	24
Ruhig in den Tag starten .....	25
Zusammen Nachbarschaft gestalten .....	30
Besorgungen auf dem Weg nach Hause .....	31
Stadtteilkultur erleben .....	37
<b><i>Die Ergebnisse: Fokus Untersending .....</i></b>	<b><i>43</i></b>
Die nördlichste Stadt Italiens .....	44
Vorrang für's Rad .....	45
Stadt- statt Landidylle .....	50
Die Mobilitätsgaudi .....	51
<b>Was können wir aus den Ergebnissen lernen? .....</b>	<b>59</b>
<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>61</b>

## EINLEITUNG: WARUM ÜBER DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT IN MÜNCHEN NACHDENKEN?

### Was esse ich heute zu Mittag? Wohin soll ich in den Urlaub fahren? Und wo werde ich in zehn Jahren leben?

Das Nachdenken über Bevorstehendes ist ungefähr so alt wie die Menschheit selbst – so befragten zum Beispiel schon 1400 vor Christus die alten Griechen das Orakel von Delphi zu ihrer Zukunft (Flad, 2008). Dieses **Nachdenken über die Zukunft ist essentiell** – wir alle machen das ständig, im Schnitt alle 15 Minuten (D'Argembeau, Renaud & van der Linden, 2011)! Über die Zukunft nachzudenken hilft uns Menschen dabei, neue Möglichkeiten zu entdecken, basierend auf früheren Erfahrungen Ergebnisse vorherzusagen oder Ziele zu erreichen, indem wir dafür nötige Schritte identifizieren. Das Problem ist nur: Es ist schwieriger, über ein zukünftiges Ereignis nachzudenken, je weiter dieses in der Zukunft liegt (Oettingen, Sevincer & Gollwitzer, 2018). Immerhin können wir nicht wissen, was alles passieren wird. Davon sollten wir uns aber nicht abhalten lassen, informiert über Zukünfte zu spekulieren – denn: Nur wenn wir wissen, wo wir in Zukunft hinwollen, können wir bereits jetzt, in der Gegenwart, entsprechend handeln, um das Morgen zu gestalten (Groß & Mandir, 2022). Das ist heute, im Angesicht der Krisen unserer Zeit und der Dringlichkeit, mit der wir handeln müssen, um z.B. dem Klimanotstand zu begegnen (IPCC, 2023), wichtiger denn je.

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil unseres Alltags und Zusammenlebens. Viele Menschen denken bei Mobilität erst einmal an Autos. Doch das ist ein Problem, denn der Mobilitätssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr tragen erheblich zu den globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei (EEA, 2019). Gleichzeitig ist es schwer, das Mobilitätsverhalten zu ändern (Bergquist et al., 2023) – obwohl viele Menschen mit ihren aktuellen Mobilitätsmustern unzufrieden sind (Meinherz & Fritz, 2021). Es ist also klar: Etwas muss sich ändern. Die Frage ist nur, was genau.

In manchen Bereichen der Forschung oder professionellen Planung sowie im Science-Fiction-Bereich wird regelmäßig über Zukunft nachgedacht. In dortigen Vorstellungen finden sich oft Technik-lastige Träume von Flugtaxis oder autonomen E-Shuttles (Economides et al. 2012; Kallenbach 2020; Marsden & Docherty 2013). Doch wie blicken Bürger\*innen auf die Mobilität der Zukunft? Was empfinden sie als wünschenswert? Und wie können wir einen produktiven Rahmen gestalten, um mit Bürger\*innen über die Zukunft nachzudenken – etwas, worin Forschende, Planer\*innen und Science-Fiction-Autor\*innen geübt sind, Bürger\*innen aber nicht notwendigerweise (Ebbeson, 2022)? Um es mit den Worten der Politikwissenschaftlerin und Zukunftsforscherin Florence Gaub zu sagen:

*„Die größere und weiter entfernte Zukunft wird nur selten mental besucht, und wenn, dann fürchten wir uns schnell vor ihr und überlassen sie anderen [...]. Dies liegt zum Teil an dem verbreiteten Irrglauben, dass diese größere, kollektive Zukunft [...] vermeintlich in die Hände von Regierungen und Unternehmen [...] gehört. Bücher für die große Zukunft finden sich in der Wissenschaftsecke, die für die kleine [persönliche Zukunft] in der Selbsthilfeabteilung. Aber diese Unterscheidung ist falsch. Alle Zukünfte sind miteinander verbunden, ja stecken ineinander wie Legosteine.“*

(Gaub, 2023, S. 8-9)

Um herauszufinden, wie sich die Münchner\*innen die Zukunft der Mobilität vorstellen, haben wir Workshops durchgeführt und unsere Ergebnisse anschließend in größerem Rahmen diskutiert. Daraus haben wir Empfehlungen abgeleitet, die unser Meinung nach dazu beitragen, die Mobilität der Zukunft in München für uns alle lebenswerter zu gestalten.

### Und warum genau nun München?

Die Münchner\*innen stehen im Stau – und zwar nicht wenig. Ganze 74 Stunden verbrachten Autofahrende hier 2022 im Schnitt im Stau (Tagesschau, 2023). Regelmäßig bekommt München deshalb den Titel „Stauhauptstadt“ verliehen. In der bayerischen Landeshauptstadt wird also viel Auto gefahren, genauer gesagt: 34% nutzen für ihre Wege zumeist den Pkw. 24% fahren zumeist mit dem ÖPNV, weitere 24% gehen zu Fuß und 18% nutzen das Fahrrad. Hier ist also Luft nach oben! Gleichzeitig passiert in München auch viel: 2021 wurde das städtische Mobilitätsreferat gegründet, das „Kompetenzen für die Planung und Steuerung der Mobilität in einer Einheit“ (Landeshauptstadt München, 2024c, Abs. 5) bündelt, und es wurde die Mobilitätsstrategie 2035 vorgestellt, die beschreibt, wie der Münchner Verkehr bis 2035 klimaneutral wird (Landeshauptstadt München, 2022). Immer wieder werden hier Konzepte getestet, wie der Straßenraum von morgen aussehen

könnte, ob mit Pop-Up-Radfahrstreifen (Landeshauptstadt München, 2020), den Sommerstraßen (Landeshauptstadt München, 2024b), Parklets (Landeshauptstadt München, 2024a) oder im Rahmen des „Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen (MCube)“. Hier wurde zum Beispiel das Projekt „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt (aqt)“ umgesetzt, im Rahmen dessen für einige Monate Verkehrsflächen für Pkw in Aufenthalts-Flächen und für aktive Mobilität umgewandelt wurden, siehe Abbildung 1. Auch das MCube-Forschungsprojekt „Transformative Mobilitätsexperimente (TrEx)“ beschäftigte sich mit solchen innovativen Ansätzen.

Es tut sich also einiges in München – und es ist auch einiges an Veränderung nötig! Damit ist die Stadt der perfekte Ort, um im Rahmen von TrEx und aqt gemeinsam mit Bürger\*innen über Zukunfts-Mobilität nachzudenken. Wie genau das vonstatten ging, und was dabei herauskam, darum geht es in diesem Szenarien-Buch. Bevor wir aber richtig loslegen, müssen wir noch ein paar Dinge klären. Was meinen wir eigentlich, wenn wir von Szenarien sprechen? Darum geht es auf den nächsten Seiten.



Abbildung 1. Begrünter Straßenraum in der Südlichen Au in München während des aqt-Reallabors zu autoreduzierten Quartieren (Zayika, 2023).

## BEGRIFFSERKLÄRUNG: WAS SIND SZENARIEN?

Ursprünglich im militärischen Bereich verwendet, werden Szenarien mittlerweile in einer Vielzahl von Domänen angewandt, beispielsweise in der Klima-, Stadt- sowie der Zukunftsforschung (Kosow & Gaßner, 2008, vgl. S. 7). Dabei bleibt ihre Definition unscharf und es gibt unzählige Beschreibungsversuche, von denen nachfolgend einige zusammengefasst vorgestellt werden sollen (Mietzner & Reger, 2005).

Szenarien stellen konstruktive Ausschnitte der Wirklichkeit dar, die auf Annahmen zur Zukunft und zur zukünftigen Entwicklung bestimmter Sachverhalte beruhen (vgl. Kosow & Gaßner, 2008, S. 10). Es geht also darum, über mögliche Entwicklungen und Zukünfte nachzudenken, die allerdings nicht notwendigerweise eintreten müssen. Szenarien sind „Projektionen [...], [die] maximale Bandbreiten von Entwicklungen aufzeigen, [...] jedoch i.d.R. nicht den Anspruch [haben], präzise Vorhersagen zu treffen“ (Kosow & Gaßner, 2008, S. 16). Ihnen ist dabei ein gewisser Grad an Subjektivität zu eigen (Landeshauptstadt München, 2016). Im Gegensatz zu Prognosen, die die Zukunft auf Grundlage aktueller und in der Vergangenheit liegender Entwicklungen vorhersagen, werden bei Szenarien auch alternative Zukünfte berücksichtigt (Kosow & Gaßner, 2008, vgl. S. 11). Ziel ist es, „durch die Konstruktion von verschiedenen möglichen Zukünften Orientierungswissen zu generieren, um gegenwärtiges Handeln daran auszurichten“ (Kosow & Gaßner, 2008, S. 11). Auf diese Weise können auch Wissenslücken und inkonsistente Annahmen aufgedeckt werden (Greeuw et al., 2000). Szenarien beinhalten auch die „Entwicklungspfade, die zu der zukünftigen Situation führen“ (Kosow & Gaßner, 2008, S. 9). Im urbanen Kontext

*„skizzieren [sie] verschiedene ‚Zukunftsbilder‘ und alternative Entwicklungslinien gesamtstädtischer Stadtentwicklung [...] und unterstützen so die Entscheidungsträgerinnen und -träger dabei, frühzeitig die Auswirkungen von Entwicklungstrends abzuschätzen bzw. einzuschätzen, wo Weichenstellungen in der Gegenwart nötig sind, um künftige Ziele der Stadtentwicklung zu erreichen.“*

(Landeshauptstadt München, 2016, S. 3)

Eine Synthese der Literatur zu Szenarien von Spaniol und Rowland (2019) ergab eine Reihe von wiederkehrenden, den Begriff definierenden Aspekten. Dazu gehört mit Zukunftsorientierung insbesondere eine zeitliche Komponente. Von großer Relevanz ist darüber hinaus auch der Einfluss externer, nicht oder nicht vollständig kontrollierbarer Ereignisse. Szenarien müssen des Weiteren mehrere, voneinander distinkte, plausible, in sich kohärente und insbesondere mögliche Zukünfte narrativ beschreiben (Spaniol & Rowland, 2019).

Szenarien haben verschiedene Funktionen. Sie dienen dazu,

- Wissen zu generieren und verschiedene mögliche Zukünfte zu explorieren
- bestimmte Sachverhalte und Zukünfte zu kommunizieren und den Diskurs zu fördern
- Ziele zu wünschenswerten Zukünften zu bilden und
- eine Entscheidungsgrundlage zu liefern (Kosow & Gaßner, 2008, vgl. S. 15-16).

Aufmerksamen Leser\*innen wird vielleicht aufgefallen sein, dass wir im bisherigen Text oft von **Zukünften**, also von Zukunft im Plural, sprechen, denn: Es gibt „nicht eine wahre Zukunft [...], sondern stattdessen nur Vorstellungen von der Zukunft“ (Groß & Mandir, 2022, S. 22). Das bedeutet, es gibt mindestens so viele Vorstellungen von der Zukunft, wie es Menschen gibt. Dabei sind Szenarien durch die Grenzen dessen, was Menschen sich vorstellen können, begrenzt. Es kann sehr schwierig sein, neben dem wahrscheinlichsten Szenario noch andere Alternativen zu bedenken (Mietzner & Reger, 2005). Deshalb ist es so wichtig, sich untereinander auszutauschen und verschiedene Blickwinkel zu berücksichtigen. Das hilft dabei, implizite Grundannahmen, die wir alle haben, zu überdenken und auf neue Ideen zu kommen (Kosow & Gaßner, 2008). Wichtig ist dabei: „Szenarien [haben dabei] keinen Wahrheitsanspruch [...], [sie informieren] über wahrscheinliche, mögliche und wünschbare Zukunftsentwicklungen“ (Kosow & Gaßner, 2008, S. 10). Diese wahrscheinlichen, möglichen und wünschbaren Zukunftsentwicklungen werden typischerweise in einem Trichtermodell abgebildet, das mit zunehmendem Blick in die Zukunft annimmt, dass „die Zahl möglicher Entwicklungen ansteigt und sich der Möglichkeitsraum trichterförmig auf die Zukunft hin öffnet. Somit entsteht ein Raum möglicher zukünftiger Entwicklungen und nicht nur eine einzige mögliche Zukunft“ (Kosow & Gaßner, 2008, S. 13), siehe Abbildung 2.

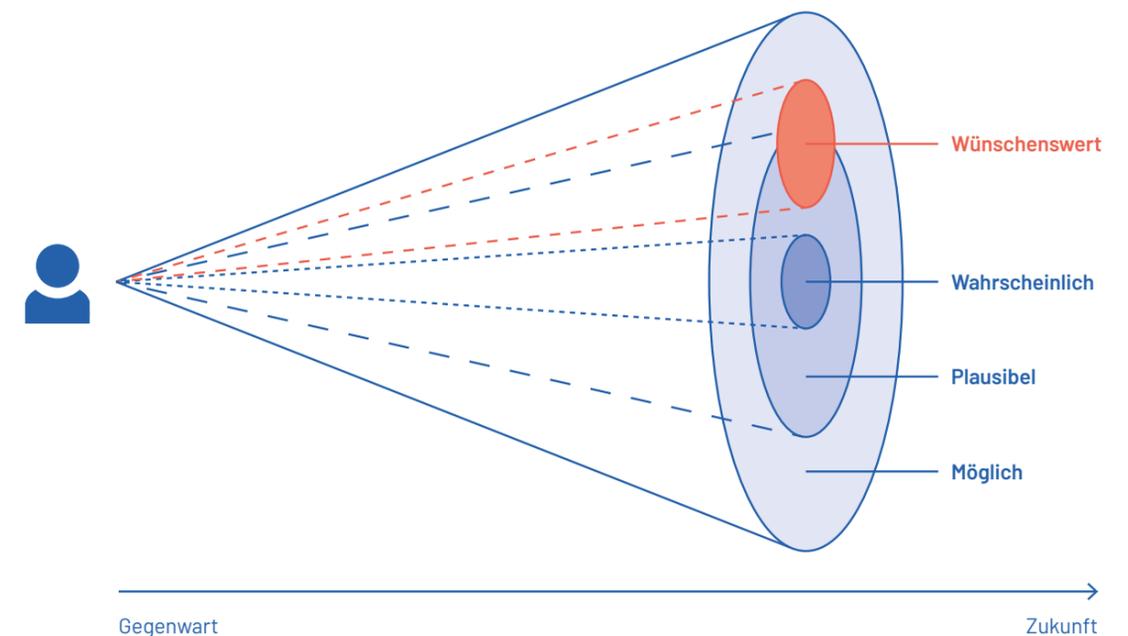


Abbildung 2. Futures Cone nach Voros (2017), Groß und Mandir (2022, S. 69) sowie Kosow und Gaßner (2008, S. 13).

Szenarien sind damit eine mächtige Methode, um über Zukünfte nachzudenken und dieses Nachdenken zu trainieren. Wie genau haben wir nun gemeinsam mit Münchner Bürger\*innen solche Szenarien zur zukünftigen Mobilität entwickelt – wie wurden die Überlegungen aus diesem Kapitel, z.B. zum Trichtermodell, also konkret angewandt? Darum wird es im nächsten Kapitel gehen!

## DIE METHODE

Wir haben nun gelernt, dass das informierte Spekulieren über Zukünfte wichtig ist, es in München viel Potenzial für Veränderung gibt und Szenarien eine geeignete Methode sind, um hierüber nachzudenken. Mit diesem Wissen haben wir im Rahmen von MCube aqt und TrEx ein Set an Methoden zusammengestellt, um gemeinsam mit Bürger\*innen Szenarien zu entwickeln, um

- über Mobilitäts-Zukünfte nachzudenken,
- das Alltagswissen von Bürger\*innen zugänglich und für die Gestaltung künftiger Mobilitäts-systeme nutzbar zu machen
- so dazu beizutragen, dass Bürger\*innen lernen, aktiv und wissenschaftlich begleitet über Zukünfte nachzudenken, über deren Identifikationswert zu debattieren und diese Szenarien schließlich an Entscheidungsträger\*innen zu übergeben.

Unsere Formate entwickelten wir Kosow & Gaßner (2008, vgl. S. 20) folgend: Sie identifizieren fünf Phasen, die bei der Erstellung von Szenarien durchlaufen werden. Zunächst muss (1) das Szenariofeld bestimmt werden, bevor (2) relevante Schlüsselfaktoren identifiziert und (3) analysiert werden. Im Anschluss werden (4) Szenarien generiert, die in einem letzten Schritt (5) transferiert werden (können).

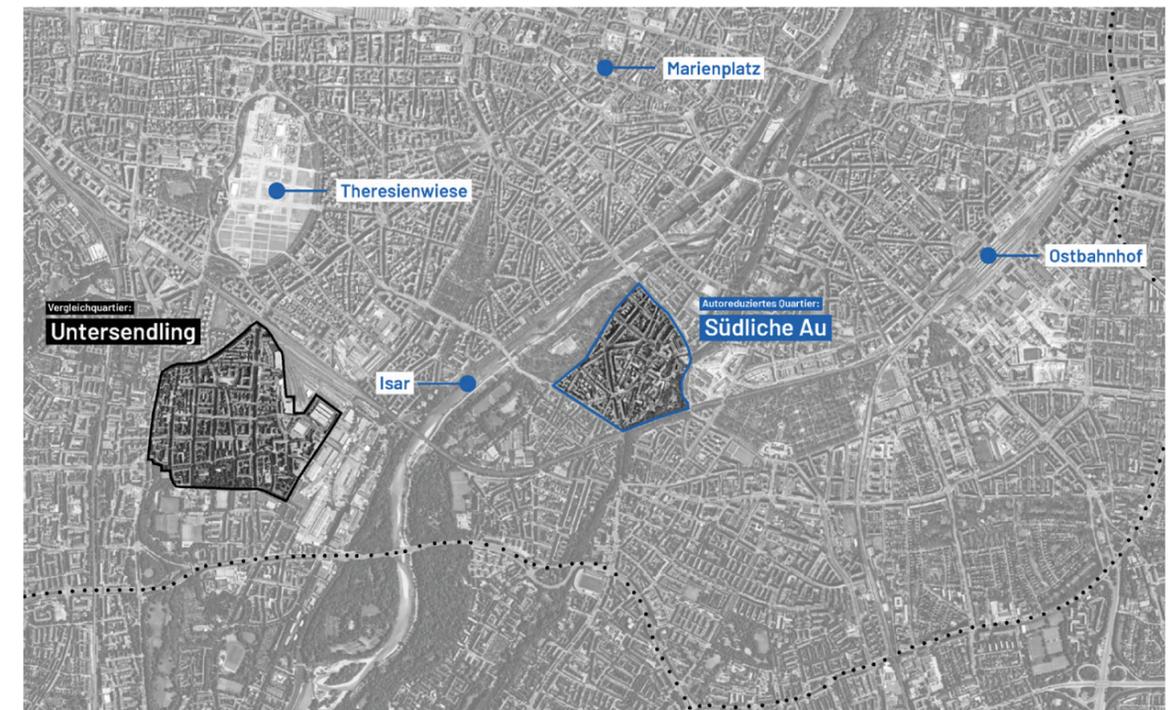


Abbildung 3. Übersicht über die beiden für die Szenarien-Entwicklung ausgewählten Münchner Quartiere Südliche Au und Untersending. In der Südlichen Au wurde zum Zeitpunkt der Zukünfte-Workshops ein autoreduziertes Quartierskonzept umgesetzt, während in Untersending zum Zeitpunkt der Zukünfte-Workshops kein solches Quartierskonzept umgesetzt wurde. Theresienwiese, Marienplatz, Ostbahnhof und Isar eingezeichnet als wichtige Orientierungspunkte im Umfeld der Quartiere; schwarze gestrichelte Linie: Mittlerer Ring.

Unser **(1) Szenariofeld** waren zwei Münchner Quartiere, in denen die Formate durchgeführt wurden: Einmal in der Südlichen Au, in der zeitgleich auch autoreduzierende Maßnahmen umgesetzt wurden, und einmal in Untersending, einem strukturell ähnlichen Vergleichsquartier, in dem im selben Zeitraum keine solchen Maßnahmen umgesetzt worden waren, siehe Abbildung 3. Somit war ein Vergleich dahingehend möglich, ob sich die konkreten Vorstellungen unterscheiden, je nachdem, ob im Quartier bereits erste Zukünfte in Form autoreduzierender Maßnahmen greifbar gemacht wurden oder nicht.

Im Anschluss an die Quartiersauswahl **(2) identifizierten** und **(3) analysierten wir relevante Schlüsselfaktoren**, die in die Erstellung der Szenarien einfließen sollten. Konkret legten wir fest, dass sich die Bürger\*innen mit der Annahme beschäftigen sollten, weniger Autos seien normal und in diesem Zusammenhang über Stadt und Klima, Freund\*innen und Familie bzw. Nachbarschaft, Einkaufen und Erledigungen, Beruf, Arbeit und Bildung, Freizeit und Hobbies sowie Gesundheit und Verpflegung nachdenken sollten, und zwar – angelehnt an den Zeithorizont der Mobilitätsstrategie des Mobilitätsreferats der Stadt München – bis zum Jahr 2035.

Darauf aufbauend wurden in unserem Format der **Zukünfte-Workshops** erste **(4) Szenarien generiert**. Diese Szenarien wurden nach den Workshops konsolidiert und visualisiert und in einem weiteren Format, dem **Zukünfte-Forum**, auf ihre **(5) Transferierbarkeit** untersucht. Beide Formate werden nachfolgend vorgestellt. Abbildung 4 gibt einen Überblick über den zeitlichen Ablauf der Formate.

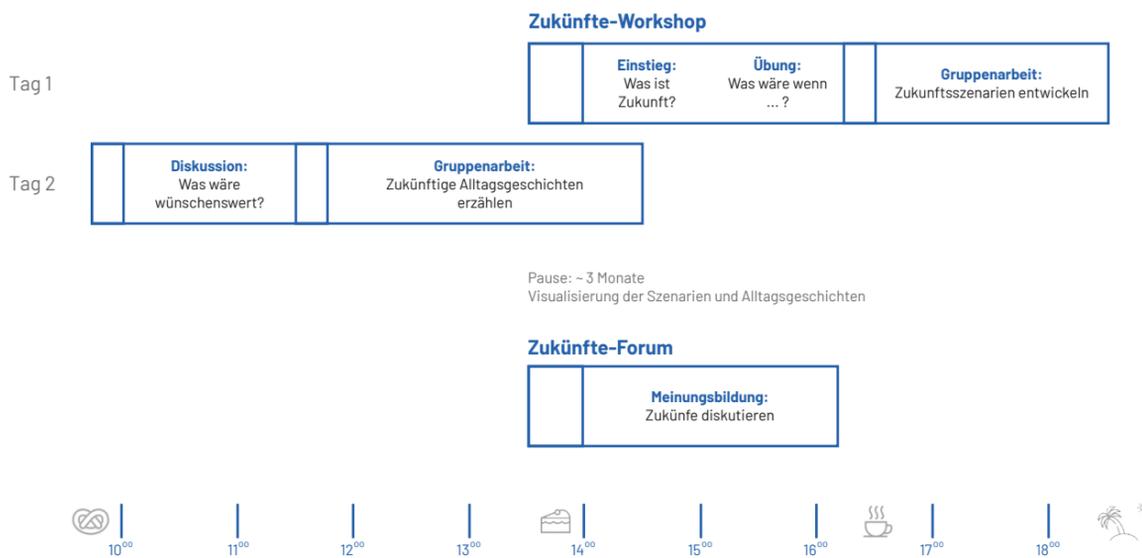


Abbildung 4. Übersicht über den Ablauf der Zukünfte-Workshops und des Zukünfte-Forums.

## Zukünfte-Workshops

Ziel der Workshops war es, gemeinsam wünschenswerte Szenarien zur Zukunft der Mobilität in München bis 2035 zu entwickeln. Dabei wurden die Bürger\*innen ermutigt, sich insbesondere auf ihr jeweiliges Quartier – Südliche Au bzw. Untersending – zu fokussieren. An den Workshops interessierte Personen wurden über verschiedenste Kanäle wie Newsletter von Vereinen, Aushänge in Jugendzentren und Senior\*innenheimen ebenso wie über direkte Ansprache und Werbung im Quartier, z.B. vor Supermärkten, rekrutiert. Alle Interessierten der beiden Quartiere wurden gebeten, einige Fragen zu ihrer Person und z.B. zu ihrem Mobilitätsverhalten zu beantworten. Basierend auf diesen Daten wählten wir pro Quartier jeweils eine möglichst gemischte Gruppe von Teilnehmenden mit unterschiedlichen Einstellungen zu (Zukunfts-)Mobilität und verschiedenen Mobilitätsmustern aus. Insgesamt nahmen an den Workshops in der Südlichen Au 12 Personen, in Untersending 7 Personen teil. Die Teilnehmenden wurden jeweils zu zwei halben Workshop-Tagen eingeladen – in der Südlichen Au fanden die Workshops im Sommer 2023 statt, in Untersending im Frühjahr 2024. Aufbauend auf einer Sammlung von Groß und Mandir (2022) wurden dabei verschiedene Methoden zur Gestaltung von Zukünften benutzt.

Der erste Workshop-Tag startete jeweils mit einer **Einführung zur Frage, was Zukunft ist**. Wir starteten mit dem **Polak-Spiel** (Hayward & Candy, 2017), um sich gegenseitig besser kennenzulernen. Dazu wurden im Raum zwei Achsen auf dem Boden markiert, die der Beantwortung zweier Fragen dienten, nämlich (1) der Erwartungen der Teilnehmenden an die Zukunft und (2) der Erwartungen der Teilnehmenden, wie stark sie Einfluss auf diese Zukunft nehmen können. Die Teilnehmenden platzierten sich entlang dieser beiden Erwartungs-Achsen im Raum, um anschließend darüber zu diskutieren, weshalb sie eine bestimmte Position eingenommen haben – und welche Perspektiven möglicherweise auch noch fehlen (z.B. Personen, die besonders positiv in die Zukunft blicken, aber den Eindruck haben, selbst kaum etwas dazu beitragen zu können, o.ä.).

Im Anschluss an das Polak-Spiel wurde den Teilnehmenden ein kurzer **Input** präsentiert, der sich damit beschäftigte, was Zukunft (nicht) ist, und dass es mehr als eine Zukunft gibt (s.a. Trichtermodell in Abbildung 2). Das Ziel der Workshops, basierend auf einer spezifischen Fragestellung vorstellbare und möglichst konkrete wünschenswerte Mobilitäts-Zukünfte für München zu erarbeiten, wurde erläutert. Die Fragestellung lautete, angelehnt an das aqt-Projekt zu autoreduzierten Quartieren: Was verändert sich in unseren Straßen, wenn wir Verkehr reduzieren und mehr Raum für Menschen schaffen – und wie sieht das Zusammenleben dann aus? Die Teilnehmenden wurden gebeten, sich bei der Beantwortung dieser Frage insbesondere auf ihre eigene Nachbarschaft zu beziehen und ihr Alltagswissen als Bürger\*innen einzubringen.

Im Anschluss beschäftigten wir uns mit **Trends und Signalen**, die für die Zukunft wichtig werden könnten, entlang der Bereiche Stadt und Raumklima, Freund\*innen und Familie/Nachbarschaft, Einkäufe und Erledigungen, Beruf und Bildung, Freizeit und Hobbies sowie Gesundheit und Versorgung. Dies diente dazu, für die Zukunft möglicherweise wichtige Aspekte ins Gedächtnis zu rufen und zu sammeln.

Basierend auf dieser Übung teilten sich die Teilnehmenden in kleinere Gruppen auf, um sich näher mit der Frage zu beschäftigen, **was wäre, wenn weniger Autos normal wären**. Dies geschah zunächst mit dem sogenannten **Futures Wheel** (Bengtson 2016), bei dem wir ausgehend von dieser Frage direkte und indirekte Folgen für die eben vorgestellten Bereiche erörterten, siehe Abbildung 5.



Abbildung 5. Futures Wheel im Hintergrund und 2x2 Szenarien im Vordergrund, entwickelt von einer der an den Workshop teilnehmenden Kleingruppen (Kellhammer, 2023).

Das Futures Wheel bildete die Basis für die **2x2 Szenarien**, die im Anschluss in den Kleingruppen erarbeitet werden sollten. Dabei wurden den Gruppen zwei Achsen vorgegeben – ähnlich wie bei einer Tabelle mit insgesamt 4 Feldern: Die erste Achse beschäftigte sich mit Mobilität und entspannte sich entlang eines Spektrums von *weniger Fahrzeuge bis andere Mobilität*; die zweite Achse beschäftigte sich mit dem Zusammenleben und eröffnete Raum von *mehr Leben bis mehr Ruhe*. Die Achsen eröffneten so einen Raum mit vier Quadranten, siehe ebenfalls Abbildung 5, den die Gruppen mit ihren Ideen füllten. Dabei wurden sie gebeten, für jeden Quadranten auch eine Überschrift zu finden. Sie wurden durch Moderator\*innen in ihrer Arbeit unterstützt, zudem wurde jeder Gruppe ein\*e Illustrator\*in zur Verfügung gestellt, die die ersten Ideen bereits zeichneten und so greifbarer machten. Nach Abschluss des ersten Workshop-Tages arbeiteten die Illustrator\*innen weiter, so dass zu Beginn des zweiten Tages pro Quadrant ausgearbeitete visuelle Szenarien vorlagen.

Der zweite Tag startete mit einer gegenseitigen Vorstellung der erarbeiteten Szenarien der Kleingruppen und einer **Diskussion, was an diesen Zukünften wünschenswert wäre**.

Um die Zukünfte auch für andere Personen, die nicht an den Workshops teilnahmen, greifbar zu machen, wurden die Teilnehmenden im Anschluss gebrieft, wie Brücken für solche externen Betrachter\*innen in die erarbeiteten Zukünfte gebaut werden können (Candy & Dunagan, 2017), indem **alltägliche Geschichten aus der Zukunft**, sogenannte **Future Mundanes**, gesammelt und erzählt werden (Foster, 2013; Groß & Mandir, 2022). Die Teilnehmenden überlegten sich dazu zukünftige alltägliche Situationen mit den in diesen Situationen enthaltenen Personen und Gegenständen. Im Anschluss sammelten sie genauere Informationen zu den Personen, die in den entwickelten Zukünften leben, mit Angaben zu deren Namen, Alter, Beruf, Hobbies, Bedürfnissen und Eigenschaften, siehe Abbildung 6.



Abbildung 6. Teilnehmer\*innen füllen Vorlagen aus zu Personen, die in den entwickelten Zukünften leben. Im Hintergrund: Ergebnisse der Future Mundanes Übung (Mitte) mit Zeichnungen der Illustrator\*innen aus einer der Kleingruppen, daneben Futures Wheel (links) und Signale und Trends (rechts) (Wolferstätter, 2024).

Die Workshops endeten mit einem Ausblick darauf, was mit den erarbeiteten Zukünften (für eine Übersicht über die erarbeiteten Szenarien aller teilnehmenden Kleingruppen siehe Tabelle 1) als nächstes geschieht – sie wurden später beim Zukünfte-Forum einer breiteren Öffentlichkeit präsentiert und mit dieser diskutiert. Nach Workshop-Ende wurden die Teilnehmenden erneut gebeten, eine kurze Umfrage auszufüllen zur Evaluation und um zu prüfen, ob sich Einstellungen zur Zukunft geändert hatten.

	Quadrant 1 <b>Weniger Fahrzeuge - mehr Ruhe</b>	Quadrant 2 <b>Andere Mobilität - mehr Ruhe</b>	Quadrant 3 <b>Andere Mobilität - mehr Leben</b>	Quadrant 4 <b>Weniger Fahrzeuge - mehr Leben</b>
Südliche Au Gruppe a	Grüne Oase	Transitort	Barcelona Blues	Aktivitäten des Alltags
Südliche Au Gruppe b	Ruhezone	Gut unterwegs	Hipster Viertel	Happy Streets
Südliche Au Gruppe c	Oase	Künstler-Kolonie	Silicon Valley	Schwabinger Boheme
Untersendling Gruppe a	Rückzug in die grüne Oase	Gemeinsam Richtung Ruhe	Saubere Mobilität für alle	Die nördlichste Stadt Italiens
Untersendling Gruppe b	Stadt- statt Landidylle	Vorrang für's Rad	Die Mobilitätsgaudi	Ein Markttag im Quartier

Tabelle 1. Übersicht der Szenarien, die die Teilnehmenden der Zukunfts-Workshops in Kleingruppen entlang der Achsen "Weniger Fahrzeuge – andere Mobilität" und "Mehr Ruhe – mehr Leben" entwickelt haben.

## Zukünfte-Forum

Das in den Workshops entstandene Material wurde nachträglich von den Organisator\*innen und Illustrator\*innen aufbereitet. Zunächst wurden alle erarbeiteten Szenarien gesammelt (siehe Tabelle 1), ähnliche Szenarien zusammengefasst und auf Basis der Future Mundanes sowie der entwickelten Personas textlich so aufbereitet, dass sie beim Zukünfte-Forum auch für Bürger\*innen der Quartiere, die nicht an den ersten Workshops teilgenommen hatten, nachvollziehbar und anschlussfähig waren.

Das Zukünfte-Forum in der Südlichen Au fand im Oktober 2023 im Quartier statt, das Zukünfte-Forum in Untersendling im Rahmen des Festivals der Zukunft des Deutschen Museums im Juni 2024, siehe Abbildung 7. Dabei wurden die konsolidierten Zukünfte mit ihren Beschreibungen auf Postern ausgestellt – die Bürger\*innen aus dem Quartier konnten dann mit Post-Its Feedback ergänzen. Im Rahmen des Zukünfte-Forums wurden auch Quartiersdialoge durchgeführt, bei denen interessierte Bürger\*innen in eine Rolle aus der Zukunft schlüpfen konnten. Sie wurden dann gebeten zu diskutieren, wie das Zusammenleben in der Zukunft funktionieren würde und welche Punkte in den Visualisierungen möglicherweise noch fehlen. Die finalen, diskutierten Visualisierungen inklusive der zugehörigen Beschreibungen und Rollen sind im nächsten Kapitel zu finden.



Abbildung 7. Ausstellung der Zukünfte beim Zukünfte-Forum (links) und Teilnehmerin des Quartiersdialogs in ihrer Rolle (rechts) in der Südlichen Au (Zayika, 2023).

## DIE ERGEBNISSE

### Mal angenommen, weniger Autos sind normal...

**Wie stellen sich Münchner Bürger\*innen die Zukunft der Mobilität im Quartier vor? Ist sie geprägt von mehr Leben oder mehr Ruhe? Von weniger Fahrzeugen oder von anderer Mobilität?**

In den letzten Kapiteln haben wir gesehen, wie wichtig es ist zu wissen, wo wir in Zukunft hinwollen, um entsprechend handeln zu können und Mitgestaltung zu ermöglichen. Deshalb führten wir Zukünfte-Workshops und ein Zukünfte-Forum durch. Was ist da zusammengefasst passiert?

An zwei Tagen fanden im Sommer 2023 Zukünfte-Workshops mit 12 Bürger\*innen der Südlichen Au statt und im Frühjahr 2024 mit 7 Bürger\*innen aus Untersending. 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 Bildung beeinflussen? Insgesamt vier 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. Welche zukünftigen Geschichten aus dem Alltag der Menschen werden in den Szenarien erzählt? Das Material, das in den Workshops in Gruppenarbeit entstand, wurde im Anschluss aufbereitet. Dabei wurden ähnliche Szenarien zusammengefasst und aus den Skizzen der Illustrator\*innen Zukunftsbilder für München im Jahr 2035 entwickelt, die beim Zukünfte-Forum diskutiert wurden. Bei manchen Szenarien konnten die Bürger\*innen in eine Rolle aus der Zukunft schlüpfen und eine Situation erleben. Dies wird nachfolgend - neben all den anderen Szenarien, zu denen die Bürger\*innen ebenfalls Feedback geben konnten - im Detail vorgestellt.

Die Bilder sollen anregen, sich den Alltag in der Zukunft vorzustellen - wie gestaltet sich das nachbarschaftliche Zusammenleben? Finden Sie sich in den Zukunftsbildern wieder? Ziel ist es, dass wir am Ende ganz konkrete Zukünfte und Alltagsgeschichten aus der Zukunft haben, die Bürger\*innen ebenso wie Stadtverwaltung, Industrie und Politik zum Träumen und schließlich auch zum Handeln anregen.

# FOKUS SÜDLICHE AU

## DIE ERGEBNISSE: FOKUS SÜDLICHE AU

Auf den folgenden Seiten finden sich die basierend auf den Workshop-Ergebnissen entwickelten und beim Zukünfte-Forum diskutierten Szenarien für die Südliche Au. Auf dieser Seite finden Sie eine Übersicht über alle Zukunftsbilder, auf den nächsten Seiten werden diese nacheinander im Detail vorgestellt und beschrieben, inklusive der Situationen und Personen aus der Zukunft. Viel Spaß beim Lesen!

Ein Markttag im Quartier



Ruhig in den Tag starten



Zusammen Nachbarschaft gestalten



Besorgungen auf dem Weg nach Hause



Stadtteilkultur erleben



## Ein Markttag im Quartier

**Einmal wöchentlich findet ein kleiner Markt in der Kolumbusstraße statt. Die Anwohner\*innen stimmen regelmäßig darüber ab, was angeboten werden soll.**

Es ist ein heißer Sommertag heute und ziemlich schwül in der Kolumbusstraße. Die Anwohner\*innen sind froh über die Bäume, die in den letzten Jahren zusätzlich gepflanzt wurden, die an so einem warmen Tag etwas Schatten spenden. Heute ist Quartierswochenmarkt in der seit einigen Jahren verkehrsberuhigten Straße. Die Garagen und Häuser sind für Mieter\*innen und Lieferdienste noch gut erreichbar und Kurzzeitparkplätze an beiden Straßenden sind praktisch. Durchgangsverkehr gibt es keinen mehr. Die Marktleute kommen mit Lastenrädern oder kleinen E-Transportern. Unter den Markisen lässt es sich gut aushalten und mit den Nachbar\*innen unterhalten. Abkühlung bringt auch der zentrale Trinkbrunnen mit Hundetränke – insbesondere für Bella, den kleinen Hund von Piotr (32). Bella und Piotr kommen hier auf ihrer Gassirunde gerne vorbei, um sich am Brunnen abzukühlen und am Markttag dem bunten Treiben zuzusehen oder ein Eis zu kaufen. Bella mag nur die Auslieferroboter nicht, die manchmal die Straße entlangfahren, die machen sie etwas nervös. Die spielenden Kinder stören sie dagegen gar nicht. Gerade reicht eines der Kinder Frau Lohmann (74), die oft an ihrem Fenster im Hochparterre steht und dem Trubel zuschaut, ein paar Erdbeeren aus einem der Hochbeete. Die sind richtig lecker!



## Ruhig in den Tag starten

**Die Kolumbusstraße ist zu einer grünen Oase geworden. Verschiedene Pflanzen und Tiere fühlen sich hier genauso zu Hause wie die Anwohner\*innen. Es ist ein respektvolles Miteinander.**

8 Uhr an einem Frühjahrsorgen – heute wird ein heißer Tag werden. Die Sonne scheint bereits, es ist aber dennoch kühl draußen, was auch daran liegt, dass in den letzten Jahren viele Asphaltflächen entsiegelt wurden. Mittlerweile ist es sehr grün hier, die vielen Bäume spenden Schatten. Die Kolumbusstraße ist eine Oase der Ruhe, die langsam aufwacht. Dort, wo einst Parkplätze waren, fliegt nun ein kleiner Vogel aus seinem Nistkasten und trinkt aus einem der Kneipp-Becken, die in der Straße aufgebaut wurden. Ein anderer Vogel versucht, aus der Wurmbox, die neben einem der vielen Hochbeete steht, einen Wurm zu ergattern. Generell ist auf der Kolumbusstraße nicht so viel los; aber einige Anwohner\*innen sind heute bereits wach und pflegen die Hochbeete. Eine davon ist Frau Wendner, sie ist 83 und kümmert sich seit ein paar Jahren jeden Morgen um die Pflanzen hier. Heute sitzt sie auf einer der Bänke, die in der Straße aufgestellt wurden, und unterhält sich mit der 12-jährigen Lena, die gerade aus einem der Häuser herauskam. Sie ist auf dem Weg zur Schule. Auf einer der Rasenflächen macht Peter (60) Yoga. Frau Müller (45) schaut die Straße entlang. Sie wartet gerade auf ihr Leihfahrrad, das bald vorfahren wird.



## Im Detail:

### Am runden Tisch mit Richard Emmerzahl



Richard leitet den runden Tisch „Umwelt im Stadtviertel“. Er setzt sich dafür ein, dass die Biodiversität im Viertel gesteigert wird. Ein wichtiges Anliegen ist ihm jedoch auch die Ruhe in der Straße. Er schlägt auch vor, dass Radfahrer\*innen nur noch mit 10 km/h fahren. Auch mit den Hochbeetgärtner\*innen wird diskutiert: Wie wird mit Unkraut und Schädlingen umgegangen?

### Südliche Au

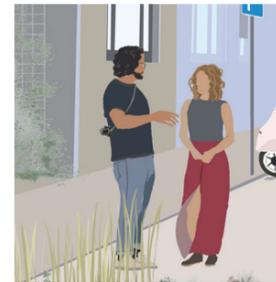


## Charaktere:

### Paul Porter, 25 Jahre

#### Journalist für die lokale Stadtteilzeitung

Fährt leidenschaftlich Fahrrad - und stellt gerne Bestzeiten mit dem Rennrad auf.



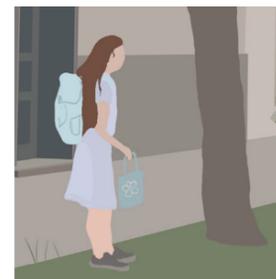
Paul berichtet für die lokale Stadtteilzeitung über die Nachbarschaftsgespräche am Schlotthauerplatz. Ihn interessiert, worüber geredet und diskutiert wurde. Wie war die Gesprächskultur und was waren die Aufreger-Themen? Gab es Lösungen und welche Allianzen wurden geschmiedet?

»Als Journalist\*innen berichten wir oft eher über die Konfliktthemen und schauen dort hin, wo Reibung entsteht. Ich setze mich dafür ein, auch über Engagement und Konfliktlösungen zu berichten.«

### Lena Arnault, 12 Jahre

#### Schülerin

Fährt meist mit dem Rad zur Schule oder geht zu Fuß.



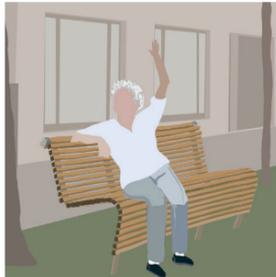
Lena trifft auf dem Weg zur Schule morgens oft Frau Wendner. Die Nachbarin ist mittlerweile 83 und Lena kennt sie schon ihr ganzes Leben lang. Wenn Lena nicht allzu spät dran ist, unterhalten sich die beiden oft kurz, denn Frau Wendner sitzt gerne auf einer der Bänke direkt vor dem Haus, in dem beide wohnen. Lena erzählt in ihren Gesprächen oft, was sie gerade in der Schule lernt, zum Beispiel etwas über alternative Stadtbegrünung im neuen Fach Umweltkunde. Dann erzählt Frau Wendner oft von früher, da gab es solche Fächer nämlich noch nicht. Manchmal hilft Lena der älteren Frau auch dabei, Einkäufe zu tragen, denn der Aufzug ist oft kaputt.

»Heute bin ich schon wieder dran, das Geschirr nach dem Abendessen in die wasserfreie Geschirrspülmaschine zu räumen - ich finde, das kann auch mal jemand anderes machen! Immerhin hab ich gestern mit Papa schon Gemüse draußen auf dem Hochbeet geerntet. Das war echt lecker, und Papa hat immer so gute Laune, wenn wir abends zusammen kochen.«

### Mechthild Wendner, 83 Jahre

#### Rentnerin

Geht zu Fuß, braucht aber viele Pausen.



Seit ihrer Hüft-Operation braucht Frau Wendner oft Pausen, wenn sie draußen spazieren geht. Früher hat sie es geliebt, lange Strecken zu Fuß zu gehen, heute ist das nicht mehr ohne weiteres drin. Sie ist sehr froh, dass es entlang der Kolumbusstraße so viele Bänke gibt, da kann sie immer mal Rast machen, wenn sie zum Beispiel zum Einkaufen geht. Ihr gefällt es, dass es in der Straße so ruhig ist. Manchmal wünscht sie sich noch mehr Austausch – meist trifft man nur morgens die anderen Rentner\*innen, die sich ebenfalls um die Hochbeete kümmern.

*»Gott sei Dank treffe ich ab und zu die kleine Lena. Die ist mir wirklich sehr ans Herz gewachsen, auch wenn ich nicht immer verstehe, welche neomodischen Fächer das Kind mittlerweile in der Schule hat. Wäre Lena nicht, wäre es hier ganz schön ruhig...«*

### Pia Müller, 45 Jahre

#### Mediendesignerin

Nutzt häufig Leihräder und ansonsten den ÖPNV.



Pia arbeitet oft von zu Hause aus, vor allem wenn es heiß ist. Dann setzt sie sich draußen auf eine der Bänke und genießt den Schatten der Bäume. Zum Glück ist es hier ruhig genug, dass sie konzentriert arbeiten kann. Wenn sie doch mal ins Büro muss, nimmt sie oft ein Leihfahrrad, das findet sie praktisch. Schließlich wurde ihr nagelneues Rennrad direkt geklaut, seitdem hat sie sich kein neues mehr gekauft. Das Risiko, dass es wieder wegkommt, ist ihr zu groß und teuer.

*»Wo bleibt eigentlich mein Leihfahrrad? Das hab ich doch schon vor einer Weile bestellt, das müsste doch längst hier sein?«*

### Südliche Au



### Richard Emmerzahl, 50 Jahre

#### Umweltschützer und Anwalt

Geht zu Fuß, oder ist mit dem Rad unterwegs – auch bei langen Urlaubsfahrten.



Richard leitet den runden Tisch „Umwelt im Stadtviertel“. Er setzt sich dafür ein, dass die Biodiversität im Viertel gesteigert wird. Er fordert die Stadtverwaltung und die Nachbarschaft gerne dazu auf, mehr Nistplätze einzurichten und freut sich über jede neue Insektenart. Ein wichtiges Anliegen ist ihm jedoch auch die Ruhe in der Straße. Schließlich kann er jeden Vogel am Gesang erkennen. Da lässt er sich nicht gerne stören. Er schlägt auch vor, dass Radfahrer\*innen nur noch mit 10 km/h fahren. Und sollen weiterhin E-Roller hier fahren dürfen? Während einige Nachbar\*innen den Rasen für ihre Yogaeinheiten schätzen, hätte Richard gerne mehr Wildblumenwiesen. Auch mit den Hochbeetgärtner\*innen wird diskutiert: Wie wird mit Unkraut und Schädlingen umgegangen?

*»So eine reichhaltige Flora und Fauna vor der Tür zu haben, das ist ein Traum. Wenn das nur alle so sehen würden und sich auch entsprechend ruhig und respektvoll verhalten würden...«*

### Peter Larsson, 60 Jahre

#### Erzieher

Geht zu Fuß, im Sommer fährt er auch viel Motorrad. Im Winter ist das eingemottet, dann nutzt er auch mal den Bus.



Peters Job ist ziemlich stressig, immerhin sind den ganzen Tag viele kleine Menschen um ihn herum, die alle gehört werden wollen und seine Aufmerksamkeit brauchen. Zum Ausgleich, und weil er bereits einmal für längere Zeit wegen Burnout krankgeschrieben war, macht er mittlerweile morgens Yoga. Am Anfang haben die Nachbar\*innen ihn ein bisschen kritisch beäugt, mittlerweile ist es aber ganz normal, dass er morgens seine Yogamatte auf dem Rasen ausrollt und loslegt.

*»Ich freu mich wieder aufs Motorradfahren im Sommer. Ich weiß, dass das echt nicht so sicher ist und auch gar nicht so gut für die Umwelt, aber dieses Freiheitsgefühl. ... ist nur ein bisschen nervig, dass ich meine Maschine erstmal aus der Quartiersgarage holen muss, da muss ich immer ein ganzes Stück gehen.«*

## Zusammen Nachbarschaft gestalten

**Auf der Schlotthauerstraße 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.**

Es ist kurz nach Feierabend an diesem Werktag im Spätsommer. In einer lebendigen Nachbarschaft, in der Kinder und Jugendliche auf der Straße spielen können, achten Eltern, Großeltern und Nachbar\*innen gemeinsam auf die Jüngsten. Rücksichtnahme ist hier selbstverständlich, denn die Menschen kennen sich und respektieren individuelle Bedürfnisse. Abends ist Ruhe und Probleme werden im Dialog geklärt. Es gibt ein vielfältiges Freizeitangebot für alt und jung, ob Schachspielen oder Klettern – unter den schattenspendenden Pergolen lässt es sich gut aushalten. Ein paar Kinder aus der Nachbarschaft veranstalten ein Wettrennen, aber Berkay (12) spielt lieber Schach. Heute lädt er Klaus (83) aus dem Senior\*innenwohnheim nebenan, der ihm eine Weile interessiert zugehört hat, zum Mitspielen ein. Die Straße ist aber nicht nur zum Spielen da: Der verkehrsberuhigte Bereich ermöglicht Versorgungsfahrten und Durchfahrten von Lieferdiensten in Schrittgeschwindigkeit. Pflegedienste können auf eigenen Parkplätzen halten. Die Übergänge zwischen Straße und Gehsteig sind fließend und barrierefrei gestaltet, alles ist entschleunigt. Auch Finn (35) gefällt es hier, denn er kann seine Kinder auf der Straße spielen lassen, ohne dass er Sorge vor viel Verkehr haben muss.



## Besorgungen auf dem Weg nach Hause

**Im kleinen Quartierszentrum am Edlingerplatz dreht sich auch an diesem Samstag-nachmittag im Spätsommer alles um Erreichbarkeit.**

Auf den Straßen haben öffentliche Verkehrsmittel Priorität und es gibt sichere Radwege. Leihräder und Leih-Cargobikes stehen zur Verfügung, wie auch Car-Sharing. Der Anschluss zu Tram, Bus und U-Bahn ermöglicht einen schnellen Umstieg zum Beispiel vom Rad auf die öffentlichen Verkehrsmittel und die nahtlose Weiterfahrt. So können fast alle Ziele innerhalb Münchens bequem und schnell erreicht werden. Doch für den täglichen Bedarf finden die Bewohner\*innen am Edlingerplatz alles vor Ort, beispielsweise in der Apotheke von Lisa (45). Manchmal fühlt sich Lisa nach der Arbeit nicht so gut, dann möchte sie nicht mehr mit dem Leihrad fahren. Stattdessen ruft sie sich dann einen autonomen Shuttle, der sie nach Hause fährt. Werktags, von 9-11 Uhr sowie von 16-18 Uhr können außerdem Lieferdrohnen und Pods kleine Packstationen kurzfristig beliefern. Dabei werden wiederverwertbare Verpackungen und Transportkisten genutzt, um Müll zu reduzieren. So auch für das Medikament von Max, das Lisa bestellt hat und das gerade per Drohne ankommt. Auch Johanna (34), Mutter von zwei kleinen Kindern, hat gerade eine Nachricht auf ihrem Smartphone bekommen, dass ihr Paket an der Packstation abholbereit ist. Das trifft sich super, da kann sie gleich noch den alten Föhn, den sie nicht mehr braucht, zur Tauschbörse bringen, wenn sie das Paket abholt! Anschließend will sie noch mit ihrem Lastenrad zu Ernesto (43). Er arbeitet ehrenamtlich an der Radstation. In offenen Werkstätten helfen Nachbar\*innen sich hier gegenseitig. Hierbei wird wertvolles Wissen weitergegeben, und Zeit für einen Ratsch ist auch immer. Heute reden Johanna und Ernesto über Johannas Sorge aufgrund des vielen Verkehrs. Doch auch wenn hier viel los ist, Grünflächen und Sitzgelegenheiten sind immer in der Nähe.



## Im Detail:

### Auf einen Ratsch mit Sabrina Petridis



Sabrina ist die gute Seele im Viertel. Sie trifft sich auf einen Ratsch am Nachmittag mit Anwohner\*innen rund um den Edlingerplatz und aus der Kolumbusstraße. Es gab in der Vergangenheit vermehrt Unfälle mit Radfahrer\*innen auf der Falkenstraße. Obwohl Fahrräder und die Tram Priorität haben, gibt es noch Autofahrer\*innen, die sich nicht an das vorgeschriebene Tempo 30 halten und wenig Rücksicht nehmen. Doch auch andere Themen der Nachbarschaft werden besprochen.

### Südliche Au



## Charaktere:

### Fabio Weber, 40 Jahre

#### Mediendesigner

Am liebsten zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.



Fabio ist nur im Sommer in München. Den Winter verbringt er meistens woanders. Wenn er aber in München ist, dann sitzt er oft auf einer der vielen Bänke und arbeitet dort. Manchmal sitzt er auch im Café und zeichnet in sein Notizbuch. Abends ist er meistens in der Stadt unterwegs. Er nutzt dazu die Tram, die gleich vor seiner Tür hält. Er weiß immer, welche Bands gerade angesagt sind. Er wundert sich manchmal, wieso auf der Falkenstraße noch so gerast wird. Letztens hat er eine Online-Petition gestartet für Radarmessungen an den Ampeln.

*»Wir haben eine schöne, grüne Straße ums Eck, tolle Cafés, eine lebendige Nachbarschaft und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bin ich super mobil. Doch der Verkehr hier am Edlingerplatz, der ist stressig und gefährlich«*

### Max Huber, 60 Jahre

#### Frührentner, ehemaliger Ingenieur

Fährt mit seinem Rad zur Apotheke und Isar. Für weitere Strecken nutzt er Car-Sharing.



Max leidet an einer seltenen Autoimmunerkrankung und kann seinem Beruf als Automobilingenieur in der Produktion seit drei Jahren nicht mehr nachgehen. Wenn es ihm schlecht geht, ist er oft zwei, drei Wochen in seiner Wohnung. Sein Auto hat er schon vor 10 Jahren in eine Hausflotte übergeben. Es steht in der Tiefgarage und kann auch von Nachbar\*innen genutzt werden. An guten Tagen kann er aktiv am Leben teilhaben. Er ist froh, dass ihn seine Freunde auch über Videochat anrufen können. Max trifft sich abends gerne auf ein alkoholfreies Bier am Kiosk und liebt es, an den öffentlichen Schachtafeln eine Partie zu spielen. Seine Medikamente holt er am liebsten persönlich bei Lisa in der Apotheke. Er will es sich beweisen, dass er noch mit dem Rad fahren kann.

*»Was soll's? Ich mach das beste draus. Zum Glück habe ich hier so tolle Nachbar\*innen. Wir kennen uns und helfen uns gegenseitig. Ich bin immer überrascht, wenn ich länger krank war, was hier alles passiert.«*

**Lisa Glavic, 45 Jahre**  
**Apothekerin**

Ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut und sicher unterwegs. Manchmal nutzt sie auch ein autonomes Shuttle.



Lisa hat schon ihre Ausbildung in der Apotheke im Viertel gemacht – damals noch zwei Ecken weiter. Sie kennt die Nachbarschaft. Manche Kund\*innen kommen auch einfach gerne für ein Gespräch vorbei – ohne dass sie ein Medikament brauchen. Sie weiß, was die Älteren im Viertel stört und worüber geklagt wird. Stets versucht sie darauf hinzuweisen, dass wir alle einmal jung waren und wir uns die Lebensfreude erhalten sollten. Bis auf die Nachtschichten für den Notdienst liebt Lisa ihren Beruf. Wenn es spät wird, gönnt sie sich manchmal ein autonomes Shuttle. Auch weil es ihr manchmal nicht so gut geht: Sie kämpft mit Migräne, und so muss sie nicht am Sendlinger Tor umsteigen. Aber auch sonst braucht sie mit Tram und U-Bahn nicht mehr als 15 Minuten nach Hause.

*»Mei, wir waren alle mal jung und ich sag immer: genießt's das Leben und seid's froh, dass hier was los ist. Veränderung weckt die Neugierde und das ist gesund. Schaut's, z.B. die Drohnenlieferungen sind eine enorme Verbesserung für die Medikamentenverfügbarkeit.«*

**Südliche Au**



**Sabrina Petridis, 52 Jahre**  
**Bauphysikerin, die gute Seele im Viertel**

Mit dem Fahrrad oder der Tram unterwegs.



Sabrina ist während ihres Studiums in ein Apartment in die Kolumbusstraße gezogen. Seit 30 Jahren lebt sie nun hier. Zum Glück wurde irgendwann eine größere Wohnung frei. Sie hat schon früher gerne geholfen und gerade auch ältere Menschen unterstützt. In der Nachbarschaft kennen sie deshalb alle. Sie organisiert einmal im Quartal den Quartiersdialog. Nachbar\*innen können ihre Themen und Anliegen äußern. Dann werden Gruppen gegründet, die sich zum Beispiel für neue Hochbeete im Viertel einsetzen oder diskutieren, wie die Falkenstraße weiter verkehrsberuhigt werden kann. Dass sich kaum jemand an das Tempolimit von 30 km/h hält, ärgert sie.

*»Hier gibt es so engagierte Menschen. Alle wollen etwas bewegen. Oft ist es dann die Stadtverwaltung, die bremst. Das verstehe ich nicht. Zum Glück haben wir hier einen motivierten Bezirksausschuss und machen vieles selbst.«*

**Ernesto Lucci, 43 Jahre**  
**Ehrenamtlicher Mitarbeiter in der offenen Radwerkstatt, Programmierer**  
Fahrrad oder Lastenrad – bei jedem Wetter und das ganze Jahr.



Ernesto arbeitet vormittags und nachts als Programmierer für eine Softwarefirma. Als Ausgleich zur Arbeit im Home-Office engagiert er sich im Viertel als ehrenamtlicher Zweiradmechaniker. Schon als Jugendlicher war er begeisterter Radfahrer und hat sich alle möglichen Räder selbst zusammengebaut. Er tauscht sich gerne mit den älteren Nachbar\*innen aus, wenn die erzählen, was man früher alles reparieren konnte. Zum Glück ist das bei Fahrrädern noch heute so. Bei Problemen mit Akkus an E-Bikes muss Ernesto aber an die Fachwerkstatt verweisen. Ein großes Anliegen ist es für ihn, sein Wissen weiterzugeben. Deshalb freut er sich über Unterstützung der Kleinsten. Kinder verfolgen mit Neugierde, wie Ernesto jedes Fahrrad wieder einsatzfähig macht.

*»Ich freu mich immer, wenn ich jemandem helfen kann. Die Radl- und Reparaturkultur basiert einfach auf Freundlichkeit und Zusammenhalt.«*

**Johanna Moosbauer, 34 Jahre**  
**Mutter, freiberufliche Texterin**  
 Liebt ihr Fahrrad mit Kinderanhänger.



Johanna lebt mit ihrem Sohn Jakob (3) und ihrer Tochter Karla (8) in der Kolumbusstraße. Sie ist alleinerziehend und arbeitet freiberuflich als Texterin im Home-Office. Zum Glück erhält sie viel Unterstützung im Quartier. Johanna bekommt eine Nachricht, dass ihr Paket in der Packstation liegt. Das passt gut, denn gerade ist Karla sowieso noch in der Grundschule mit offenem Ganzttag. Johanna will auch noch einkaufen. Sie beschließt, an der offenen Radwerkstatt vorbeizuschauen, da in letzter Zeit die Gangschaltung ihres Fahrrads nicht mehr funktioniert. Zum Glück ist Ernesto da. Sie kann Jakob auch mal einen Augenblick bei ihm lassen und ihre Besorgungen erledigen, während Jakob und Ernesto an ihrem Fahrrad schrauben. Als Dank bringt sie Ernesto einen Kaffee und ein Stück Kuchen mit, bevor sie gemeinsam mit Jakob losfährt, um Karla von der Schule abzuholen.

*»Ich weiß gar nicht, was ich woanders machen würde – alleinerziehend und berufstätig. Hier im Viertel geht das. Mit Jakob kann ich zum Spielen vor die Tür, man muss nur manchmal ein bisschen aufpassen mit dem vielen Verkehr.«*

### Südliche Au



### Stadtteilkultur erleben

**Die lokale Bühne am Schlotthauerplatz ist ein Ort für Kultur und Szene in der Nachbarschaft. Doch auch unter Interessierten aus der ganzen Stadt hat sich das bunte Treiben der Kleinkünstler\*innen herumgesprochen.**

Es dämmt im Viertel an diesem Donnerstagabend im Oktober. Es ist für die Jahreszeit ungewöhnlich warm und viele Münchner\*innen sind heute zum Schlotthauerplatz gekommen, weil er nach Feierabend immer viele kulturelle Möglichkeiten bietet. Das zieht auch Franka Römer an, die ihr Carsharing-Auto an der E-Ladesäule anschließt. Sie hatte gehofft, heute die Performance-Fahrradbühne zu sehen, aber die ist leider gerade unterwegs. Naja, nicht so schlimm, dann erst einmal etwas essen im kleinen Café, das frisches Gemüse aus den Hochbeeten vor Ort auf den Teller bringt. Im Anschluss schaut Frau Römer zur Bühne, denn neben dem bereits etablierten Schanigarten ist vorletztes Jahr auch eine feste, lokale Kulturbühne entstanden. In der Nachbarschafts-Messengergruppe wird zum Akustikkonzert eingeladen. Eine Gruppe Jugendlicher und Studierender tanzt nebenher zu Musik aus dem Lautsprecher. Dr. Bernhard, einen Anwohner, stört dies. Damit sich das Akustikkonzert und die Musik der jungen Leute nicht überlagern, lädt der Konzert-Gitarrist die Jugendlichen ein, zusammen zu jammen. Auch wenn Luis (14) und Alina (17) eigentlich egal ist, dass ihre Musik für manche älteren Leute wie zum Beispiel Dr. Bernhard zu laut ist, schließen sie sich dem Angebot des Gitarristen an. Sie drehen ihre eigene Musik leiser und musizieren stattdessen gemeinsam. Die Nachbar\*innen gestalten sich also ihr eigenes Programm und können Essen und Getränke einfach von Zuhause mitbringen. Somit können alle an Kultur teilhaben. Nur leider bleibt manchmal auch die ein oder andere Dose oder Weinflasche zurück, was den Frieden etwas stört.



## Im Detail:

### Nach der Bezirksausschusssitzung mit Franka Römer



Franka hat in den letzten Jahren viel um die Ohren gehabt mit der Umgestaltung des Schlotthauerplatzes. Ihr ist es wichtig, dass alle beteiligt werden. In der heutigen Bezirksausschusssitzung ging es mal wieder nur um den Schlotthauerplatz. Mit den vielen Leuten kommen mehr Lärm und Müll. An der Kulturbühne kommt Franka mit anderen Anwohner\*innen ins Gespräch – es geht unter anderem darum, was gerade in der Sitzung besprochen wurde.

### Südliche Au



## Charaktere:

### Luis Knoppenzeller, 14 Jahre

#### Schüler

Läuft fast überall hin, manchmal nimmt ihn seine Mutter auf dem E-Roller mit in die Schule.



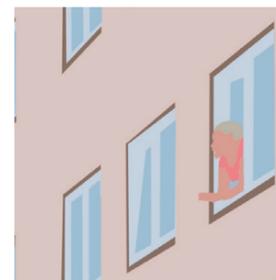
Luis hält sich gerne am Schlotthauerplatz auf. Manchmal nimmt ihn seine große Schwester Alina abends mit, wenn sie dort ihre Freund\*innen trifft – das findet er ziemlich cool. Luis fährt nicht so gerne Fahrrad, das findet er nicht so cool, für ihn ist es deshalb etwas weiter zum Schlotthauerplatz. Alina fährt meistens mit dem Fahrrad, da fährt er dann auf dem Heimweg manchmal auf dem Gepäckträger mit. Solange ihn dabei niemand sieht, ist das ok.

»Bro, der eine Nachbar hier ist ein bisschen beängstigend, der ruft manchmal runter, dass wir leiser sein sollen – aber sein E-Auto macht doch auch Geräusche. Dieses komische Surren, wenn er damit morgens hier vor der E-Ladesäule die Straße entlangfährt? Versteh ich nicht.«

### Dr. Günther Bernhard, 59 Jahre

#### Lebensmittelchemiker

Fährt meist mit dem Auto, ganz selten nutzt er auch den ÖPNV, beispielsweise, zur Wies'n.



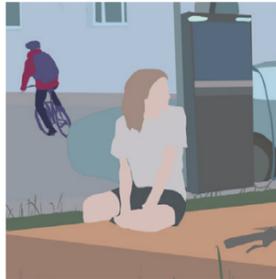
Dr. Bernhard hat es satt – es ist einfach sehr oft sehr laut am Schlotthauerplatz. Klar, die jungen Leute wollen irgendwo feiern, das kann er schon verstehen, aber doch nicht direkt vor seinem Fenster! Er muss morgens ausgeschlafen sein, wenn er ins Labor fährt, da kann er sich keine Fehler erlauben. Deshalb fährt er auch fast immer mit dem Auto, da hat er noch einen Ruhemoment für sich, bevor der stressige Arbeitsalltag ihn einholt. Das Autofahren kommt ihm im Vergleich zum ÖPNV auch nicht so viel teurer vor. Grundsätzlich ist er der Ansicht, dass er nicht gefragt wurde, bevor der Platz umgestaltet wurde. Er wünscht sich mehr Mitsprache.

»Ich hätte einfach so gern meine Ruhe abends. Dieser ständige Lärm, gerade auch von Kindern und Jugendlichen, die hier rumkreischen oder laut Musik hören, das regt mich tierisch auf. Ein bisschen geht's mir da aber schon auch um's Prinzip – gegen die Veranstaltungen auf der Kulturbühne habe ich nämlich nichts, davon kann es gern mehr geben. In der Zeit spielt auch niemand laute Musik.«

### Franka Römer, 52 Jahre

#### Politikerin, Bezirksausschussvorsitzende

Fahrrad oder Lastenrad, oft mit Kindern unterwegs, ab und zu Carsharing.



Franka hat in den letzten Jahren viel um die Ohren gehabt mit der Umgestaltung des Schlotthauerplatzes, immerhin gibt es sehr verschiedene Meinungen dazu, die alle gehört werden müssen und sollen. Ihr ist es wichtig, dass alle beteiligt werden. Sie setzt sich für unterschiedliche Arten der Bürger\*innenpartizipation ein und findet, dass das bei der Umgestaltung vom Schlotthauerplatz auch ganz gut geklappt hat. Gerade kommt sie auch von einer Bezirksausschusssitzung. Wieder einmal ging es darum, dass einige Anwohner\*innen unglücklich darüber sind, dass viele Münchner\*innen extra zum Schlotthauerplatz fahren, um dort das Kulturangebot zu nutzen. Mit den vielen Leuten kommen mehr Lärm und Müll – und damit hat sich der Bezirksausschuss heute befasst.

*»Heute ging es im Bezirksausschuss mal wieder um den Schlotthauerplatz. Ich würde tatsächlich gern öfter auch mal über die anderen Straßen und Plätze im Quartier reden, geschweige denn über andere wichtige Punkte, die auf der Tagesordnung stehen. Aber dafür reicht dann oft die Zeit nicht mehr.«*

### Südliche Au



### Herbert Milanovic, 22 Jahre

#### Student der Medienwissenschaften

Fährt fast überall mit dem Rennrad hin.



Herbert sitzt gerne mit seinen Freund\*innen in einer der Bars am Schlotthauerplatz. Er mag die Atmosphäre hier. Gestern hat er zum Beispiel nachts noch auf der Straße getanzt, weil man mit Druck auf die Pflasterung Strom erzeugen kann, und damit die Beleuchtung verändert. Da wurde wohl ein neuer Beleuchtungsalgorithmus hochgeladen, sowas testet er gerne aus. Er ist außerdem zuständig für die Sharing-Wand am Haus und kümmert sich gern um sein 30 Jahre altes Rennrad. Abgesehen davon geht er gern feiern.

*»Neulich hat mir eine Nachbarin erzählt, wie das Viertel hier vor 20 Jahren aussah. Kaum zu glauben, dass der Schlotthauerplatz da primär zum Parken da war! Mich stört das nicht, dass es hier manchmal trubelig ist, ich wohne gern hier, weil es lebendig zugeht, hier ist immer was los.«*

### Alina Knoppenzeller, 17 Jahre

#### Schülerin

Fährt Rad, läuft oder nimmt die Tram.



Alina kommt seit einer Weile abends oft zum Schlotthauerplatz – für sie ist das ein guter Ort, ihre Freundin zu treffen, die gleich in der Nähe wohnt. Manchmal nimmt sie ihren kleinen Bruder Luis mit, der ist schon witzig. Aber manchmal nervt er auch, weil er früher nach Hause muss als sie. Gestern hat ihre Freundin zum Beispiel nachts noch mit anderen auf der Straße getanzt. Da war mal wieder Silent Disco, aber Alina konnte nicht mehr so lange bleiben, weil Luis nach Hause musste und sie sonst wieder Ärger mit Papa bekommt.

*»Ist schon cool am Schlotthauerplatz – hier sind abends immer echt viele Leute. Ich finde es auch echt nice, dass hier nicht nur Schüler\*innen sind, sondern auch Studis. Ist echt selten, dass es so einen Ort gibt mitten in der Stadt, wo man abends abhängen kann und nicht unbedingt in einem teuren Café was zu trinken kaufen muss oder so. Glaube, manche von den Anwohner\*innen hier finden's bisschen nervig, aber die waren doch auch mal jung, oder?«*

## DIE ERGEBNISSE: FOKUS UNTERSENDLING

Auf den folgenden Seiten finden sich die basierend auf den Workshop-Ergebnissen entwickelten und beim Zukünfte-Forum diskutierten Szenarien für Unterseending. Auf dieser Seite finden Sie eine Übersicht über alle Zukunftsbilder, auf den nächsten Seiten werden diese nacheinander im Detail vorgestellt und beschrieben, inklusive Situationen und Personen aus der Zukunft. Viel Spaß beim Lesen!

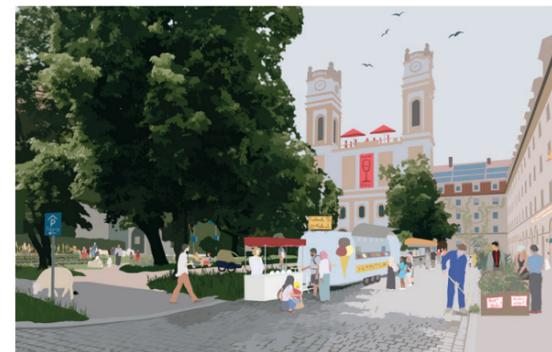
Die nördlichste Stadt Italiens



Vorrang für's Rad



Stadt- statt Landidylle



Die Mobilitätsgaudi



## Die nördlichste Stadt Italiens

**Am Platz an der Oberländerstraße ist auch heute wieder einiges geboten – das Leben spielt sich hier größtenteils draußen ab. Langweilig wird's da nie!**

Wie fast jeden Tag wird auch an diesem Mittwochabend an der ehemaligen großen Kreuzung, die die Anwohner\*innen heute liebevoll „Piazzetta“ nennen, draußen an der Kochinsel gekocht. Marina (39) und Yosi (7) sind hier häufig anzutreffen. Ihnen gefällt, dass sie beim Kochen neue Kontakte knüpfen und der Hitze des Münchner Sommers in ihrer Wohnung entfliehen können. Außerdem können sie bei einem der Marktstände, die hier alle zwei Stunden durchwechseln, auch schnell mal noch etwas einkaufen, das sie zum Kochen brauchen. Gerade ist Köbels Eier-E-Auto da, später kommt dann noch das Crêpe-Mobil vorbei. Dadurch, dass an den Platz nicht direkt Wohngebäude angrenzen, darf es an der Piazzetta auch mal etwas lauter werden, z.B. wenn Daoud (15) mit seinem Soundbike vorbeifährt oder sich die Nachbarschaft zum Essen in einem der Cafés oder Biergärten trifft. Was auf dem Speise- und Eventplan steht, zeigen die intelligenten Litfaßsäulen und die Quartiers-App an. Da hat Lucia (31) auch gelesen, dass heute Abend wieder eine Party im Keller-Club stattfindet. Der ist gut schallisoliert, so dass hier auch unter der Woche gefeiert werden kann, ohne dass groß jemand gestört wird. Manchmal gibt es trotzdem Zoff, weil die Club-Besuchenden Zigarettenstummel vor der Tür liegen lassen – aber als ausgebildete Quartiers-Konfliktmanagerin kann Lucia hier eigentlich immer gut vermitteln.



## Vorrang für's Rad

**Die Lindwurmstraße ist seit einiger Zeit eine Radvorrangstraße. Zum Beispiel für Rettungseinsätze gibt es noch einen Kfz-Fahrestreifen, der Rest ist für Radfahrende da – hier kann man echt fast alles mit dem Rad machen!**

Als §1 der StVo vor ein paar Jahren so abgeändert wurde, dass ab nun Radfahrende Vorrang haben, waren die Anwohner\*innen in Untersending noch skeptisch. Mittlerweile wurde die Lindwurmstraße nun entsprechend umgestaltet und auch das Leben hat sich verändert, worüber die meisten aber eigentlich ganz froh sind, denn: Es wird viel mehr Rad gefahren und ist dadurch viel leiser als früher! Auf der neuen Radvorrangstraße ist auch Platz für die, die diese Fähigkeit erst noch lernen müssen, so wie Shaniqua (6). Das macht richtig Spaß, endlich wie die Erwachsenen fahren zu können! Zum Glück hat Papa Max (38) vorher extra bei der Mobilitätsstation ein Rad ausgeliehen – dann hatten die beiden zwar direkt einen Platten, aber den konnten sie dank des Werkzeugs vom Quartiers-Punkt, an dem Katia (56) immer für alle Fragen zur Verfügung steht, auch schnell wieder beheben. Geholfen beim Reparieren hat Fritz (14). Hilde (70) hat die Szenerie von der blauen Vorlesebank aus beobachtet. Hier sitzt sie gern und liest anderen, die gerade vorbeikommen, auf ein Sammeltaxi für einen Ausflug auf's Land oder auf eine Lieferung warten, etwas vor. Ausgefahren werden die Lieferungen von Fahrrad-Diensten wie dem, bei dem Beata (42) arbeitet. Ihr fällt auf, dass es trotz mancher Unfälle deutlich sicherer ist als früher, wenn sie durch die Straßen fährt – und gleichzeitig kommt sie auch viel besser voran!



## Im Detail:

### Auf einen Ratsch mit Katia Garova



Katia ist die gute Seele im Viertel. Sie trifft sich auf einen Ratsch am Nachmittag mit Anwohner\*innen der Lindwurmstraße. Es gab in der Vergangenheit vermehrt Unfälle mit Radfahrenden an Kreuzungen. Obwohl Radfahrende Priorität haben, gibt es Kfz-Fahrende, die sich nicht an das Tempo 30 halten oder die Radvorrangflächen mitbenutzen, obwohl es eigene Kfz-Fahrstreifen gibt. Doch auch andere Themen im Viertel werden besprochen, z.B. der Lieferverkehr oder der Quartiers-Punkt.

### Untersendling



## Charaktere:

### Shaniqua Higg , 6 Jahre

#### Schülerin

Geht zu Fuß – und fährt seit neustem auch mit dem Rad!



Shaniqua wohnt gleich um die Ecke. Mit ihrem Papa kommt sie seit einer Weile immer wieder zur Radvorrangstraße, um Fahrrad fahren zu lernen. Ihr Papa hat ihr erzählt, dass früher viele Autos auf den Straßen unterwegs waren, das kennt Shaniqua gar nicht mehr. Immer, wenn Papa ihr von früher erzählt, ist Shaniqua ein bisschen langweilig. Aber dass er früher gar nicht vor der Haustüre Rad fahren konnte, weil so viele Autos unterwegs waren, das interessiert sie dann doch. Man muss aber immer noch aufpassen, denn die Erwachsenen fahren alle ganz schön schnell! Wenn Shaniqua nicht gerade auf dem Rad sitzt, kommt sie auch manchmal zur Lindwurmstraße, um Hilde zuzuhören. Die sitzt oft auf der Vorlesebank und hat immer ein tolles Kinderbuch dabei.

»Schau, wie schnell ich bin mit meinem Fahrrad – huiii!«

### Beata Vogel , 42 Jahre

#### Studentin der Chemie, Fahrradkurierin

Fährt meistens (vor allem beruflich) mit dem Rad, in der Freizeit geht sie aber auch gern spazieren. Für weitere Strecken leiht sie sich ein Sharing-Auto.



Beata hat einige Jahre als Chemisch-technische Assistentin gearbeitet und sich nun entschlossen, noch Chemie zu studieren. Als Studentin ist das Geld immer knapp, weshalb sie sich als Fahrradkurierin etwas dazuverdient. Der Job ist anstrengend, aber auf jeden Fall besser, seitdem nicht mehr so viele Autos auf den Straßen unterwegs sind – da hat die Paragraphen-Änderung schon wirklich etwas bewirkt. Trotzdem parken manche Kfz-Fahrende auf den Radvorrangflächen, was natürlich gefährlich ist. Gleichzeitig kann Beata das aber auch verstehen – wenn sie mit dem Sharing-Auto unterwegs ist, dann ist es manchmal echt schwer, einen Parkplatz zu finden. Zu ihrer Wohnung gehört eine Garage, die vermietet Beata an Nachbar\*innen als Packstation.

»Neulich wollte ich mit meiner Freundin draußen am Satellitenparking ein Sharing-Auto mieten, um damit in die Berge zu fahren. Aber dann ging die App irgendwie nicht, das war echt nervig.«

### Hilde Lertzheimer, 70 Jahre

#### Rentnerin, liest in ihrer Freizeit gern vor

Geht hauptsächlich zu Fuß – zum weiter entfernten Markt fährt sie mit dem ÖPNV.



Hilde hat lange in einem kleinen Architektur-Büro gearbeitet. Seit ein paar Jahren ist sie nun in Rente, was am Anfang gar nicht so leicht war für sie als Alleinstehende. Da kamen ihr die blauen Bänke gerade recht, die extra für Leute wie sie gedacht sind, denn: Wer auf der blauen Bank sitzt, signalisiert klar, dass Gespräche erwünscht sind! Hilde ist im Viertel schon bekannt als die »Vorlese-Oma«, denn sie nutzt die Bank vor allem auch, um Bücher, die sie sich in der Bibliothek ausgeliehen hat, anderen vorzulesen. Das hat ihr schon immer Spaß gemacht. In anderen Städten gibt es auch blaue Bänke, die dort aber signalisieren, dass man eine Mitfahrgelegenheit sucht und mitgenommen werden möchte, deshalb ist das hier manchmal etwas verwirrend, wenn Leute, die nicht aus München kommen, anhalten und Hilde mitnehmen wollen.

*»Als Alleinstehende genieße ich es sehr, auf der blauen Bank in Kontakt mit anderen zu kommen. Nur die vielen Schwellen, die ich auf dem Weg zur Bank passieren muss, stören mich etwas wegen meiner schlechten Hüfte – besonders barrierefrei ist das nicht!«*

### Untersending



### Katia Garova, 56 Jahre

#### Politologin, ehrenamtlich tätig für AKIM, das Allparteiliche Konfliktmanagement München

Fährt mit dem Lastenrad oder mit dem Liegerad.



Katia ist ehrenamtlich als Ansprechperson in Konfliktfällen im Quartier aktiv. Sie ist vor 20 Jahren in eine Wohnung hier gezogen und kennt jede Ecke im Viertel. Am Quartiers-Punkt kann sie bei Konfliktfällen helfen und gleichzeitig ihrer Leidenschaft, dem Schrauben an Fahrrädern, nachgehen. Es gibt nämlich einen Werkzeugverleih dort, und Katia hilft gern, wenn mal wieder jemand einen Inbus-Schlüssel braucht, um irgendwas am Rad zu verbessern. Als leidenschaftliche Liegeradfahrerin ist ihr aufgefallen, dass – trotz des abnehmenden Kfz-Verkehrs – immer noch Unfälle passieren, z.B. weil Kfz-Fahrende die Radvorrangflächen unerlaubterweise benutzen.

*»Es ist schon erstaunlich – noch viel klarer kann man es ja nicht mehr machen, dass Radfahrende Vorrang haben. Und trotzdem werden sie von den Kfz-Fahrenden nicht immer gesehen und es kommt zu Konflikten, das ärgert mich.«*

### Fritz Tuns, 14 Jahre

#### Schüler

Nutzt primär den ÖPNV.



Fritz wohnt schon seit seiner Geburt hier im Quartier. Dass es hier viele Radfahrende gibt, findet er prinzipiell gut, aber er würde sich auch Vorrang für den ÖPNV wünschen. Fahrrad fährt Fritz nicht mehr, seit er mal abends ohne Licht erwischt wurde und Strafe zahlen musste – da hat er zu Hause ganz schön Ärger dafür bekommen. Aber irgendwie war es nervig, neue Leuchtmittel zu besorgen, und der ÖPNV ist ja kostenlos für ihn als Schüler, deswegen ist das auch nicht weiter schlimm. Fritz findet es im Viertel ein bisschen langweilig, es gibt einfach zu wenig Angebote für junge Leute, alle wollen hier nur schnell von A nach B!

*»Wie wenig Angebote es hier gibt für Leute unter 50 ist echt cringe. Meine Bres wollen nie herkommen, ich muss immer zur Isar fahren und dann chillen wir da irgendwo, weil hier einfach echt nichts geht.«*

## Stadt- statt Landidylle

**Ruhe und Grün stehen am Gotzinger Platz im Vordergrund: Hier wohnen die, die sich eine solch teure Lage leisten können. Abends, wenn der Markt vorbei ist und die Hochbeete bestellt, ist hier nicht mehr viel los. Lediglich ein paar Schafe sind dann noch unterwegs.**

Es ist ein eher kühler Nachmittag im Frühling, das Wetter ist seit Tagen wechselhaft. Gerade ist die Sonne herausgekommen, weshalb es viele nun in die Idylle am Gotzinger Platz zieht. Hier ist alles grün und ruhig. Lediglich das Blöken der Schafe hört man hier manchmal, oder die Geräuschketzen von der Rooftop-Party in der Nähe. Diese Art der Veranstaltungen gefällt nicht allen im Quartier. Hilmar (48) zum Beispiel stört das. Noch mehr missfällt ihm aber, dass Susi (45), die gern ein bisschen hobbygärtnerin und den bezahlten Kräften zur Seite steht, schon wieder seinen Kunstdünger gegen den Schafsdung austauschen will, von dem es hier im Quartier sowieso reichlich gibt. Dann doch lieber gleich vom Garten-Service erledigen lassen! Hilmar hat z.B. gute Erfahrungen mit Hamid (34) gemacht, der sich mit Garten-Arbeiten die Miete aufbessert. Er wohnt ebenfalls im Viertel und traut sich manchmal bei all der Ruhe nicht, laut zu sprechen. Darüber hat er neulich auch mit Tanja (49), Michi (52), Anabel (35) und Rodrigo (36) gesprochen, die in der Genossenschaft am Gotzinger Platz wohnen und das Gefühl haben, dass manche hier wie in einem Urlaubsparadies leben, während andere einen erschwerten Alltag haben, weil sie sich um all die Beete und Grünflächen kümmern müssen und ständig irgendwo ein neues Verbotsschild steht. Zumindest sind sich in einer Sache alle einig: Das viele Grün und der Schatten tragen maßgeblich dazu bei, dass es am Platz auch im Sommer einigermaßen erträglich ist!



## Die Mobilitätsgaudi

**„Wer im Auto sitzt, verpasst die Mobilitätsgaudi“ – diese Kampagne vom Quartiersmanagement trifft auf der Implerstraße den Nagel auf den Kopf. Hier gibt es fast so viele verschiedene Mobilitätsangebote, wie es Anwohner\*innen gibt!**

Wenn man sich hier nur den Straßenquerschnitt anschaut, dann sieht alles noch so aus wie 2024. Aber wer aufmerksam guckt, wird feststellen, dass die Fahrzeuge, mit denen die Anwohner\*innen hier heute unterwegs sind, ganz anders aussehen als früher: Da ist die Seilbahn, die die Untersendlinger\*innen runter zur Floßanlegestelle bringt, genauso wie das Bierbank-Bike, an dem sie sich treffen und gemeinsam in die gleiche Richtung radeln können. Ahmed (25) arbeitet bei einem Start-up und hat ein wichtiges Telefonat, deshalb hat er sich heute gegen das Bierbank-Bike entschieden und fährt stattdessen mit einer der autonomen Coworking-Kapseln in die Innenstadt. Daneben gibt es auch Gesprächs-Kapseln. In einer davon unterhalten sich Yared (26) und Antonia (60). Yared sitzt im Bezirksausschuss, Antonia hat eine Mobilitätsinitiative gegründet. Die beiden fragen sich, wie noch mehr Bürger\*innenbeteiligung im Quartier aussehen könnte. Die Mitbestimmungstafel, die die Quartiersmanagerin Cara (49) neulich angebracht hat, gefällt ihnen schon mal recht gut. Gleichzeitig machen sie sich Sorgen um Leute wie Sieglinde (67), die gern in Rente möchte, aber aufgrund der steigenden Preise weiter in der Pflege am Klinikum rechts der Isar arbeitet. Neulich hatte Sieglinde noch erzählt, dass es sie total freut, wie viel Spaß alle mittlerweile an Mobilität haben, aber dass sie aufgrund der damit einhergehenden Lautstärke manchmal nicht schlafen kann. Wegziehen ist aber auch keine Option, das wäre zu teuer.



## Im Detail:

### Nach der Bezirksausschuss-Sitzung mit Yared Schmitt



Yared hat in den letzten Jahren viel um die Ohren gehabt mit den neuen Mobilitätsangeboten im Quartier. Ihm ist es wichtig, dass bei der Umsetzung solcher Angebote alle beteiligt werden. In der heutigen Bezirksausschusssitzung ging es mal wieder nur um die Implerstraße. Mit den vielen Angeboten kommen die Leute, und damit mehr Lärm und Müll.

## Charaktere:

### Sieglinde Dintner, 67 Jahre

#### Intensiv-Krankenschwester

Fährt häufig mit dem Bierbank-Bike.



Nach einer langen Schicht im Krankenhaus fährt Sieglinde oft mit dem Bierbank-Bike mit – dann radeln andere für sie, sie sitzt auf dem Senior\*innenplatz, auf dem man ohne eigenes Treten von A nach B mitfahren kann. Eigentlich ist Sieglinde noch gar nicht im Ruhestand, aber sie ist einfach immer müde und mittlerweile auch nicht mehr die Jüngste. Sie hat schon oft daran gedacht, in den Ruhestand zu gehen, nur kann sie sich das aktuell einfach nicht leisten, dafür ist ihr Gehalt zu gering. Deshalb wohnt sie auch weiter in Untersending, obwohl sie gern wegziehen würde. Es ist hier nämlich manchmal nachts schon etwas lauter. Aber die Mieten steigen überall und den günstigen Mietvertrag, den Sieglinde hat, kann sie nicht einfach aufgeben. Deshalb sieht sie nach der Schicht oft mit Funk-Kopfhörern fern und geht damit auch ins Bett, dann geht es mit der Lautstärke.

*»Eigentlich wird mir nach der Schicht auf dem Bierbank-Bike zu viel gequatscht, aber so komme ich einfach günstig von der Arbeit nach Hause, ohne mich groß anstrengen zu müssen – da nehme ich das Gequatsche in Kauf. Ist ja auch ganz nett, mir fehlt nur einfach echt manchmal die Kraft.«*

## Untersending



### Yared Schmitt, 26 Jahre

#### Macht Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann, sitzt im Bezirksausschuss

Ist gern mit dem Longboard unterwegs. Wenn's mal schneller gehen muss, nutzt er auch die Gesprächs-Kapseln. Von seinem Opa hat er ein Auto geerbt, das steht allerdings nur herum.



Yared ist mal wieder spät dran – er ist nach der Bezirksausschuss-Sitzung noch mit einem Freund am Sendlinger Tor verabredet. Da die U-Bahn mal wieder ausfällt und der Weg mit dem Longboard zu lange dauert, hat er sich kurzerhand in eine der Gesprächs-Kapseln gesetzt. Die bringt ihn schnell ans Ziel, und er kann noch mit anderen über die vergangene Sitzung sprechen. Yared ist einer der wenigen jungen Leute im Ausschuss, das möchte er gern ändern. Er findet es nämlich wichtig, dass hier möglichst vielfältige Stimmen gehört werden. Außerdem kommt es immer wieder zu Konflikten, weil mit den vielen Nutzer\*innen auch Lärm und Müll entstehen. Vielleicht wäre eine »ruhige Stunde«, bei der auf den Bierbank-Bikes nicht mehr so laut gequatscht werden darf, ja ein Anfang?

*»Neulich hat mich Antonia darauf angesprochen, warum ich immer noch mit Opas Auto die Straßen zuparke. Eigentlich hat sie ja recht und ich brauche es nicht, aber ich bringe es nicht über's Herz, das Auto abzuschaffen – da hängen so viele Erinnerungen dran. Und ab und zu ist es dann doch ganz praktisch, vor allem wenn ich zu meiner Freundin in der Nähe von Augsburg fahre.«*

### Ahmed Meier, 25 Jahre

#### Start-up Gründer

Renntag-Enthusiast, nutzt abgesehen davon viele Sharing-Angebote.



Ahmed bekommt später noch Besuch von seinem Business Partner aus England. Dank des ÖPNV-Ausbaus ist die Anbindung zum Flughafen nun schnell und günstig, vom Flughafen zum Hauptbahnhof braucht man nur noch 30 Minuten. Danach geht es dann mit einer der Kapseln noch nach Untersending. Ahmed nutzt die Kapseln gern auch zum Coworking, oder – wie heute – wenn er mal in Ruhe telefonieren muss. Sein Leben ist sehr schnell, ständig muss er von einem Meeting zum nächsten. Da sind die flexiblen Kapseln und Sharing-Angebote im Quartier echt eine gute Lösung. In seiner knappen freien Zeit fährt Ahmed viel Rennrad. Ihm ist aufgefallen, dass die Straßen eigentlich immer ganz schön voll sind, weil ständig alle verfügbaren Fahrzeuge in Bewegung sind, um die Kapazität zu erhöhen – auch wenn es insgesamt weniger Pkw gibt.

*»Viele Leute kommen mittlerweile nach München, um einfach an der Mobilitätsgaudi teilzuhaben. Das ist dann manchmal echt ein bisschen nervig für mich, denn dafür hab ich echt keine Zeit. Zum Glück gibt's die Coworking-Kapseln, da kann ich meistens ungestört sitzen.«*

### Untersending



**Cara Mabiou, 49 Jahre**  
**Quartiersmanagerin**

Oft zu Fuß unterwegs, denn sie macht viele Begleitwege für ihren Vater Raimund.



Als ihr Vater immer kränker wurde, ist Cara nach vielen Jahren in Frankreich wieder nach Deutschland gezogen. Seitdem kümmert sie sich nicht nur um ihn, sondern als Quartiersmanagerin auch um die Belange der anderen Anwohner\*innen im Viertel. Zu ihrem Job gehört es, anderen zu helfen, ihre Bedürfnisse zu artikulieren und Gehör zu finden. So berät sie zum Beispiel Menschen dabei, wie sie mobiler werden. Cara setzt sich – auch im Interesse ihres Vaters – für bessere Gehwegabsenkungen ein, damit er mit seinem Rollator besser vorankommt. Manchmal hätte Cara gern auch ein bisschen mehr Zeit für sich, statt sich immer nur die Sorgen der anderen anzuhören, denn als Quartiersmanagerin hat sie nie so richtig Feierabend. Irgendjemand will immer was von ihr, wenn sie draußen unterwegs ist.

*»Ich würde richtig gern mal meinen Vater mitnehmen zur Floßanlage an der Isar. Aber leider ist die Seilbahn, die uns da hinbringen würde, nicht barrierefrei, und einen Führerschein habe ich leider nicht. Eine der Kapseln zu nehmen, wäre natürlich eine Option, aber mit dem Rollator muss ich dafür extra auf eine der Großraum-Kapseln warten, und die sind oft schon ausgebucht. Ein barrierefreies Lastenrad kann ich mir nicht leisten – hier wäre eine Sharing-Option toll!«*

**Antonia Ogün, 60 Jahre**  
**Raumfahrt-Ingenieurin, gibt nebenberuflich Rafting-Kurse und hat eine Mobilitätsinitiative gegründet**

Fährt fast überall und bei jedem Wetter mit dem Rad hin.



Antonia war kürzlich erst wieder mit dem Rad in Dänemark unterwegs. Das hat ihr sehr gut gefallen, dort gibt es tolle Radinfrastruktur. Sie würde sich auch für München mehr Platz für's Rad wünschen, aber immerhin gibt es hier nicht mehr so viele Autos, das ist schon mal ein Anfang. In ihrem Job beschäftigt sich Antonia viel mit Nachhaltigkeit, das ist ihr auch in ihrer Mobilitätsinitiative »MoveMunich« wichtig. Sie hat sich damals mit »MoveMunich« sehr dafür eingesetzt, dass die vielen neuen Mobilitätsangebote umgesetzt und der Pkw-Verkehr reduziert werden, aber Rafting wurde nicht so sehr beachtet. Antonia findet, dass viele Leute im Quartier mittlerweile einfach zum Spaß unterwegs sind, und fragt sich, ob hier nicht Emissionen gespart werden könnten, gerade bei den autonomen Angeboten. Zwar wird nun weniger Auto gefahren, aber Strom verbrauchen die Kapseln ja trotzdem. Rafting wäre hier eine bessere Alternative, die mindestens genauso viel Spaß macht.

*»Seit es in München so viel regnet, ist die Isar an manchen Stellen echt zu einem reißenden Strom geworden. Da biete ich Rafting-Kurse an, das macht echt Spaß und dort stört der Lärm, den wir machen, auch niemanden.«*

**Untersending**



## WAS KÖNNEN WIR AUS DEN ERGEBNISSEN LERNEN?

### „Über die Zukunft nachzudenken ist generationsübergreifender Teamsport“

(Gaub, 2024, Abs. 3)

Über die Zukunft der Mobilität in München nachzudenken ist alles andere als leicht – aber es ist nicht unmöglich! Das zeigen unsere Zukünfte-Workshops und -Foren. In zwei Münchner Quartieren, der Südlichen Au und Untersending, haben wir mit Anwohner\*innen an zwei halben Tagen über das Jahr 2035 nachgedacht und darüber, wie unser Leben aussehen könnte, wenn weniger Autos zur Normalität würden. In der Südlichen Au zeigte zeitgleich ein Reallabor zu autoreduzierten Quartieren, wie eine Straße bereits heute aussehen kann, wenn sie allen Menschen zur Verfügung steht. In Untersending wurde kein solches Reallabor umgesetzt. Die in den beiden Quartieren entstandenen Vorstellungen haben wir illustriert und beim Zukünfte-Forum weiteren Anwohner\*innen vorgestellt und mit ihnen diskutiert. Die Ergebnisse sind im vorigen Kapitel zu sehen. Dabei zeigt sich: Die Vorstellungen der beiden Quartiere unterscheiden sich kaum – die Anwohner\*innen beschäftigen ähnliche Themen.

Die Teilnehmenden wünschen sich eine veränderte Flächennutzung, mit weniger Platz für Pkw und stattdessen mehr Raum für Leben im Quartier. Das heißt aber nicht, dass die Münchner\*innen in Zukunft gar nicht mehr mobil sein wollen, nur etwas weniger. Trotzdem gibt es immer noch Flächen für Mobilität, nur nimmt diese eben eine andere Form an: Sie wird aktiver. Es werden also mehr Wege zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt statt motorisiert. Darüber hinaus wünschen sich die Münchner\*innen mehr Grün in ihrem Viertel, z.B. mit Urban Gardening, und eine gute Versorgung vor Ort, z.B. mit Marktständen. Der Blick, den die Bürger\*innen in die Zukunft werfen, ist ziemlich positiv und geprägt davon, dass unser Miteinander respektvoll und wertschätzend sein wird. Trotzdem gibt es auch in der Zukunft natürlich Dinge, die nicht ideal laufen, oder es kommt gar zu Konflikten – doch lässt sich dies meistens bei einem Gespräch gut lösen. Das zeigt sich recht deutlich an den verwendeten Achsen von *mehr Ruhe – mehr Leben* genauso wie von *weniger Fahrzeuge – andere Mobilität*. Im Gespräch wurde deutlich, dass sich die Teilnehmenden jeweils kein ENTWEDER/ODER, also z.B. ENTWEDER mehr Ruhe ODER mehr Leben wünschen, sondern hier klar ein UND sehen, also z.B. mehr Ruhe UND mehr Leben. Sichtbar wird das in den Szenarien z.B. durch Zonen, die zur Ruhe einladen und andere Bereiche, in denen mehr Aktivitäten stattfinden können. Während Expert\*innen-gestützte Zukünfte oft von technologischen Narrativen geprägt sind und die alltäglichen Mobilitäts-Praktiken der Bürger\*innen vernachlässigen (Bergmann et al., 2017; Kallenbach, 2020; Sonnberger & Graf, 2021), zeigen sich diese innovations- und technikfokussierten Narrative in den mit Münchner\*innen entwickelten Szenarien jedoch deutlich weniger stark.

Die Zukünfte-Workshops und -Foren zur partizipativen Erarbeitung von Mobilitäts-Zukünften für München zeigen zusammenfassend, dass diskursive, also diskussionsbasierte, transdisziplinäre Beteiligungsformate Bürger\*innen darin unterstützen können, vertieft über die Mobilität von morgen nachzudenken, eigene Vorstellungen zu formulieren und Zukunftsfragen konstruktiv auszuhandeln. Je konkreter die Szenarien dabei sind, desto leichter fällt es den Teilnehmenden bei den Zukünfte-Foren, sich in die – von anderen Anwohner\*innen aus ihrem Quartier erarbeiteten – Zukünfte hineinzusetzen und konkrete Pfade zur Erreichung dieser Zukünfte zu entwickeln.

## LITERATURVERZEICHNIS

Es ist wichtig, möglichst viele unterschiedliche Stimmen bei der Entwicklung der Szenarien zu berücksichtigen, damit diese ein möglichst breites Spektrum von Wünschen abdecken – generationenübergreifend über verschiedene Altersgruppen und Faktoren wie Gender oder Klasse hinweg. Deutlich wird in jedem Fall: Viele der Vorstellungen der Teilnehmenden, ob Hochbeete oder ein wöchentlicher Markt im Quartier, sind bereits heute umsetzbar – das macht Mut!

Wie relevant die entwickelten Szenarien sind, zeigt sich auch am Interesse zivilgesellschaftlicher Akteur\*innen, z.B. im Rahmen einer Ausstellung im Deutschen Museum Verkehrszentrum oder bei vergangenen Workshops zur Verstärkung der Vorstellungen mit der städtischen Verwaltung. Das vorliegende Szenarien-Buch wird deshalb auch der Landeshauptstadt München übergeben, um sicherzustellen, dass die Erkenntnisse auch bei städtischen Entscheidungsträger\*innen Anklang finden und in die Anwendung kommen.

### Aus den Zukünfte-Workshops und -Foren können wir abschließend ein paar Dinge mitnehmen:

- Über die Zukunft im Detail nachzudenken, erfordert Zeit und Ressourcen.
- Die Münchner\*innen sind gespannt und neugierig auf das, was kommt.
- Zudem besteht überraschend viel Einigkeit darüber, wie die Zukunft aussehen könnte.
- Natürlich wird es auch künftig Herausforderungen und Konflikte geben.
- Doch Mitbestimmung auf dem Weg dorthin erleichtert die gemeinsame Lösungsfindung.

Oder, um es mit George Monbiot (2017) zu sagen:

„Verzweiflung ist der Zustand, in den wir fallen, wenn unsere Vorstellungskraft versagt. Wenn wir keine Geschichten haben, die die Gegenwart beschreiben und uns in die Zukunft leiten, dann verpufft die Hoffnung.“

- Bengston, D. N. (2016). The Futures Wheel: A method for exploring the implications of social-ecological change. *Society & Natural Resources*, 29, 374-379. DOI: 10.1080/08941920.2015.1054980
- Bergquist, M., Thiel, M., Goldberg, M. H. & van der Linden, S. (2023). Field interventions for climate change mitigation behaviors: A second-order meta-analysis. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 120, e2214851120. DOI: 10.1073/pnas.2214851120.
- Candy, S. & Dunagan, J. (2017). Designing an experiential scenario: The people who vanished. *Futures*, 86, 136-153. DOI: 10.1016/j.futures.2016.05.006
- D'Argembeau, A., Renaud, O. & van der Linden, M. (2011). Frequency, characteristics and functions of future-oriented thoughts in daily life. *Applied Cognitive Psychology*, 25, 96-103. DOI: 10.1002/acp.1647.
- EEA (2019). *GHG emissions by main sector in the EU-28, 1990-2017*. Verfügbar unter <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/ghg-emissions-by-main-sector>
- Ebbesson, E. (2022). Towards a co-creation framework based on citizens' dreams of future mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 16, 100686. DOI: 10.1016/j.trip.2022.100686
- Economides, S. B., Han, C. L., Orowitsch, S., Scoullou, I. M. & Nuttall, W. J. (2012). Paradigm shift for future mobility: A cross country analysis of behavioural politics. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 48, 2588-2596.
- Flad, R. K. (2008). Divination and power. *Current Anthropology*, 49, 403-437. DOI: 10.1086/588495.
- Foster, N. (2013). *The Future Mundane*. Verfügbar unter <https://www.hellofosta.com/writing/the-future-mundane>
- Gaub, F. (2023). Zukunft: *Eine Bedienungsanleitung*. München: dtv.
- Gaub, F. (2024). Florence Gaub über die Zukunft. *Süddeutsche Zeitung*, Ausgabe vom 12./13.10.2024.
- Greeuw, S. C. H., van Asselt, M. B. A., Grosskurth, J., Storms, C. A. M. H., Rijkens-Klomp, N., Rothman, D. S. & Rotmans, J. (2000). Cloudy crystal balls: *An assessment of recent European and global scenario studies and models*. *Environmental Issues Series*, 17. Copenhagen: EEA.
- Groß, B. & Mandir, E. (2022). *Zukünfte gestalten: Spekulation, Kritik, Innovation: Mit Design Futuring Zukunftsszenarien strategisch erkunden, entwerfen und verhandeln*. Mainz: Verlag Hermann Schmidt.

Hayward, P. & Candy, S. (2017). The Polak Game, or: Where do you stand? *Journal of Futures Studies*, 22(2), 5-14. DOI: 10.6531/JFS.2017.22(2).A5

IPCC (2023). *Climate change 2022 - Mitigation of climate change: Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press. DOI: 10.1017/9781009157926.

Kallenbach, T. (2020). Narratives of urban mobility in Germany: On the threshold of a departure from the carcentered city? *Sustainability: Science, Practice and Policy*, 16, 197-207. DOI: 10.1080/15487733.2020.1799625

Kosow, H. & Gaßner, R. (2008). *Methoden der Zukunfts- und Szenarioanalyse: Überblick, Bewertung und Auswahlkriterien. Werkstattbericht / IZT, Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung: Vol. 103*. Berlin: IZT.

Landeshauptstadt München (2016). *Zukunftsschau München 2040+: Ergebnisse eines Szenario-Prozesses*. München: Perspektive München.

Landeshauptstadt München (2020). *Oberbürgermeister eröffnet erste Pop-Up-Bike-Lane*. Verfügbar unter <https://muenchenunterwegs.de/news/oberbuergermeister-eroeffnet-erste-pop-up-bike-lane>

Landeshauptstadt München (2022). 2035. *Die Mobilitätsstrategie der Stadt München*. Verfügbar unter [https://cdn.muenchenunterwegs.de/live/static-content/2035\\_web\\_final.pdf](https://cdn.muenchenunterwegs.de/live/static-content/2035_web_final.pdf)

Landeshauptstadt München (2024a). *Parklets in München*. Verfügbar unter <https://muenchenunterwegs.de/parklets>

Landeshauptstadt München (2024b). *Sommerstraßen*. Verfügbar unter <https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen>

Landeshauptstadt München (2024b). *Über das Mobilitätsreferat*. Verfügbar unter <https://stadt.muenchen.de/infos/portrait-mobilitaetsreferat.html>

Marsden, G. & Docherty, I. (2013). Insights on disruptions as opportunities for transport policy change. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 51, 46-55. DOI: 10.1016/j.tra.2013.03.004

Meinherz, F. & Fritz, L. (2021). 'Ecological concerns weren't the main reason why I took the bus, that association only came afterwards': On shifts in meanings of everyday mobility. *Mobilities*, 16, 825-842. DOI: 10.1080/17450101.2021.1919491

Mietzner, D. & Reger, G. (2005). Advantages and disadvantages of scenario approaches for strategic foresight. *International Journal Technology Intelligence and Journey Planning*, 1, 220-239. Verfügbar unter <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.464.3984&rep=rep1&type=pdf>

Oettingen, G., Sevincer, A. T. & Gollwitzer, P. M. (Hg.) (2018). *The psychology of thinking about the future*. New York: The Guilford Press.

Sonnberger, M. & Graf, A. (2021). Sociocultural dimensions of mobility transitions to come: Introduction to the special issue. *Sustainability: Science, Practice and Policy*, 17, 173-184. DOI: 10.1080/15487733.2021.1927359

Spaniol, M. J. & Rowland, N. J. (2019). Defining scenario. *Futures & Foresight Science*, 1, e3. DOI: 10.1002/ffo2.3

Tagesschau (2023). *München ist erneut Stauhauptstadt*. Verfügbar unter <https://www.tagesschau.de/inland/studie-pendlerverkehr-101.html>

Voros, J. (2017). *The Futures Cone, use and history. The Voroscope*. Verfügbar unter <https://thevoroscope.com/2017/02/24/the-futures-cone-use-and-history/>

**Dieses Szenarien-Buch wurde verfasst als Teil der Forschungsprojekte “TrEx” und “aqt” von MCube.**

### Über MCube

Der „Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen (MCube)“ verfolgt die Vision, München als Vorreiterin für nachhaltige und transformative Mobilitätsinnovationen zu etablieren. MCube nutzt die einzigartige geografische Konzentration von Innovationsakteur\*innen im Mobilitätssektor als „lernende Region“, um skalierbare Lösungen mit Modellcharakter für Metropolregionen in Deutschland und weltweit zu entwickeln.

<https://www.mcube-cluster.de/>

### Über TrEx

Das MCube-Projekt „Transformative Mobilitätsexperimente (TrEx)“ zielte darauf ab, die Rolle von Experimenten in der Gestaltung und Umsetzung der städtischen Mobilitätswende in einem Kontext multipler Krisen und unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse und –Anforderungen zu erfassen, und gemeinsam mit Akteur\*innen aus der Stadt und aus Unternehmen Grundpfeiler des verantwortungsvollen Experimentierens für und mit der Bevölkerung zu erarbeiten.

<https://www.mcube-cluster.de/en/projekt/trex/>

### Über aqt

Im MCube-Projekt „Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt (aqt)“ wurde in zwei Münchner Quartieren gemeinsam – mit den Beteiligten vor Ort – nach Lösungen gesucht, wie städtische Quartiere in Zukunft aussehen können. Welche Chancen entstehen dabei für die Nachbarschaft? Wie kann Mobilität im Quartier gerechter und sicherer gestaltet werden und gleichzeitig komfortabel sein? Dabei wurden Kommunikations- und Planungsprozesse sowie Maßnahmen entwickelt und evaluiert mit Blick auf transdisziplinäre Zusammenarbeit und zukünftige Herausforderungen der Stadt- und Mobilitätsgestaltung.

<https://www.mcube-cluster.de/en/projekt/aqt/>

### Über die Autor\*innen

**Dr. Stefanie Ruf** ist Mobilitätspsychologin. Sie promovierte an der TU Dresden zu Wissen, Einstellungen und Verhalten Radfahrender beim Teilen von Flächen mit Kfz-Fahrenden. Aktuell leitet sie an der Professur für Urban Design an der TU München die Forschungsgruppe „Transforming Urban Mobility“, die sich mit Zukunfts-Mobilität in urbanen Kontexten beschäftigt. Zu den Projekten der Forschungsgruppe gehören unter anderem die MCube-Vorhaben TrEx und aqt.

**Marco Kellhammer** arbeitet als systemorientierter Designer und interessiert sich für gesellschaftliche und ökologische Gestaltungsfragen. Im Rahmen von MCube war er an der Professur für Urban Design an der TU München mitverantwortlich für das Projekt aqt. Im Rahmen seiner Dissertation beschäftigt er sich mit Gestaltungsweisen, die ein kollektives Nachdenken und Gestalten wünschenswerter Formen des Zusammenlebens ermöglichen.

**Prof. Dr. Eileen Mandir** ist forschende Designerin mit Schwerpunkt Design Futuring und Transformation Design. Mandir studierte Technische Kybernetik an der Universität Stuttgart und promovierte anschließend im Bereich Traffic Management. Heute forscht sie zur Rolle von Design in gesellschaftlichen Transformationsprozessen und begleitet öffentliche Akteurs- und Zukunftsdialoge. Seit 2022 ist sie Professorin für Systemisches Design im Kontext von sozialem Wandel und transformativen Prozessen an der Fakultät für Design der Hochschule München.

### Visualisierungen

Alicia V. Hergerdt, Viktor Späth, Felix Lindemann

### Grafisches Konzept

Annika Schott, Alina Weiß, Felix Lindemann

### Kontakt

Stefanie Ruf ([stefanie.ruf@tum.de](mailto:stefanie.ruf@tum.de))

### Um das Szenarien-Buch zu zitieren

Ruf, S., Kellhammer, M. & Mandir, E. (2024). Und jetzt? Zukunftsbilder Münchner Bürger\*innen für die Mobilität von morgen. Szenarien-Buch. München: Technische Universität München.

