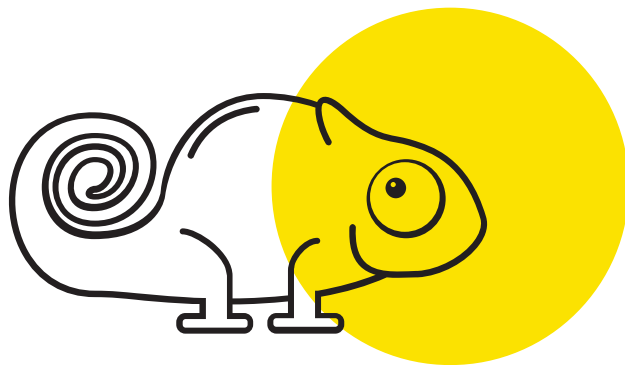


Temporäre **Interventionen**

für krisenangepasste
Stadtentwicklung

Fallstudie München





Technische Universität München

Professur für Urban Design

Urbanistik - Landschaft und Stadt

Temporäre Interventionen für krisenangepasste Stadtentwicklung

Fallstudie München

Masterarbeit zur Erlangung des Grades:
Master of Science

Vorgelegt von:

Sophia Mühlberger

Betreut von:

Prof. Ben Boucsein

Abgabe:

06.03.2023

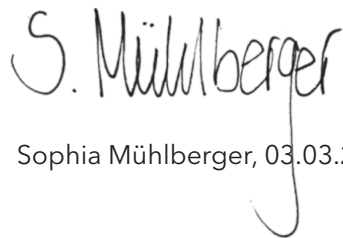
Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei all denjenigen bedanken, die mich während der Anfertigung dieser Masterarbeit unterstützt und motiviert haben.

Zuerst gebührt mein Dank Herrn Prof. Ben Boucsein, der zusammen mit Mitarbeiter*innen des Lehrstuhls meine Masterarbeit betreut hat. Für die hilfreichen Anregungen, konstruktive Kritik und schnellen Rückmeldungen möchte ich mich herzlich bedanken. Mein Dank gilt auch der Ermöglichung, die Thesis ortsunabhängig zu verfassen.

Ich bedanke mich herzlich bei der Münchner Initiative Nachhaltigkeit und der Münchner Stadtverwaltung, die mir zuverlässig, gewissenhaft und kontinuierlich alle meine Fragen beantwortet haben. Ohne Ihre Mithilfe hätte diese Arbeit nicht entstehen können.

Abschließend möchte ich mich bei meiner Familie bedanken, die mir das Studium ermöglicht und stets den Rücken gestärkt haben. Ich danke meinen Freund*innen und Mitbewohnerinnen, die liebevoll für Ausgleich gesorgt und mich bei Fragen beraten haben.

A handwritten signature in black ink that reads "S. Mühlberger". The signature is written in a cursive style with a long, sweeping tail on the letter 'g'.

Sophia Mühlberger, 03.03.2023

Abstract

The present time is affected by numerous, different crises that require an adjustment of the ways of life and living spaces of society. This also explicitly applies to the city system, which with obsolete structures not only becomes a victim of crises and limits but also exacerbates them itself. The far-reaching, crisis-compatible adaptation of obsolete structures will increase the resilience of endangered urban spaces and mitigate negative impacts. But how can cities manage this transformation? Conventional planning and implementation processes are characterised by lengthy, complex, rigid, and resource-intensive structures and correlate with increasing pressure to act and planetary limits. Temporary interventions, on the other hand, work in a minimalist, exploratory way and can be implemented quickly. They allow the testing of unknown, innovative, and crisis-appropriate concepts. These characteristics make them attractive as a strategy for crisis-adapted urban development and raise the question of what role temporary interventions can take. But what is meant by temporary interventions? What are the experiences of other cities? What opportunities and risks are associated with them? By addressing these questions, a basic understanding is first created. But how can temporary interventions be used effectively and practicably? In order to answer this question, the summer experiment Schießstättstraße in Munich is analysed on the basis of decisive criteria. The experiment will be evaluated on this basis and in exchange with different actors. As a result, various leverage points could be identified and formulated, and temporary interventions reinterpreted and redefined. The discussion about the effects of the planning professorship brings the work to a close.

Inhalt

Kapitel 1

Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

Prolog.....	14
Ziel und Aufbau der Arbeit	15
A. Klimakrisen	16
Wärmeinsel-Effekt	16
Starkregen und Überflutung	16
Dürre und Wasserknappheit.....	17
Anstieg der Meeresspiegel.....	17
Wechselwirkungen.....	18
B. Grenzen	20
Planetare Grenzen.....	20
Grenzen der herkömmlichen Planungspraxis	21
C. Konsequenzen	23
Vulnerabilität deutscher Städte	23
Anpassungsdruck.....	26

Kapitel 2

Was versteht man unter temporären Interventionen?

A. Verständnis	32
B. Praxisbeispiele	35
Piazzes Aperte, Mailand	35
Mapocho pedaleable, Santiago, Chile	40
Congress Square Parc, Portland	44
Pop-Up-Radweg, Berlin	48
C. Chancen und Risiken.....	52
Chancen	52
Risiken.....	55

Kapitel 3

Welche Erfahrungen macht München?

Fallstudie Sommerexperiment Schießstättstraße

A. Methodik.....	62
B. Hintergründe.....	64
Temporäre Interventionen in München.....	64
Das WestendKiez - Mehr Raum für alle im Westend.....	68
C. Örtliche Eigenarten	71
Sozial-räumlicher Kontext.....	71
Verwaltung und Politik	76
Wirtschaftlicher Kontext.....	79
Rechtlicher Rahmen	79

D. Bestimmungsmerkmale	84
Rolle der Initiator*innen	84
Gestaltung und Nutzung	87
Flexibilität	88
Kommunikation und Information	89
Kollaborationen	89
Finanzierung und Kosten.....	92
Beteiligung, Akzeptanz und Engagement	93
Zeit.....	96
E. Strategie und Prozess	97
Strategie	97
Prozess	98

Kapitel 4

Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte	106
Hürden.....	106
Hebelpunkte	111
B. Neues Verständnis.....	131
C. Reflexion	135
Bedeutung der Ergebnisse	135
Auswirkungen auf die planende Professur	136
Dynamiken temporärer Interventionen	138

Literatur

Literaturverzeichnis.....	142
----------------------------------	------------

Anhang

Transkripte	151
Protokolle	193
Schriftliche Rückmeldungen	205
Eidesstattliche Erklärung	211

Abbildungsverzeichnis

Logo Titelblatt	1	Abbildung 22	47
Chamäleon als Metapher für temporäre Anpassung (eigene Darstellung auf Grundlage von www.thenounproject.de / Nick Bluth)		Der Congress Square Park 2016 (Quelle: Brianna Soukup/ Staff Photographer)	
Abbildung 1	19	Abbildung 23	47
Der Status quo: Im Modus der Krisen und Grenzen (eigene Darstellung).		Neue Planung für den Congress Square Parc (Quelle: kmdg utile)	
Abbildung 2	25	Abbildung 24	47
Das System Stadt korreliert mit dem Modus der Krisen und Grenzen (eigene Darstellung).		So könnte die Umgestaltung des Platzes aussehen (Quelle: kmdg utile)	
Abbildung 3	28	Abbildung 25	51
Die aktuelle Planungspraxis korreliert mit dem Modus der Krisen und Grenzen (eigene Darstellung).		Schnell umsetzbare Farbmarkierungen auf der Straße kennzeichnen die provisorischen Radwege (Quelle: Jacobs, 2020 ©dpa/ZB)	
Abbildung 4	34	Abbildung 26	51
Temporäre Interventionen und ihre Erscheinungsformen (eigene Darstellung).		Pop-Up-Radweg, Kreuzberg, Berlin (Quelle: Auto-Medienportal.Net/ADFC)	
Abbildung 5	38	Abbildung 27	51
Vor der Maßnahme wurde der Platz als Parkplatz verwendet (Quelle: Milano Post)		Baustellenbaken grenzen den Radweg vom Straßenverkehr ab (Quelle: Thomas Schubert)	
Abbildung 6	38	Abbildung 28	63
Bunte Punkte auf dem Boden kennzeichnen den Bereich (Quelle: www.zero.eu)		Methodik (eigene Darstellung)	
Abbildung 7	38	Abbildung 29	65
Der Piazza Dergano verwandelt sich zu einem belebten Treffpunkt (Quelle: www.zero.eu)		Schanigarten in der Pestalozzistraße (Quelle: Stephan Rumpf)	
Abbildung 8	39	Abbildung 30	65
Via Spoleto / Via Venini (Quelle: Comune di Milano)		Schanigarten am Holzplatz (Quelle: Stephan Rumpf)	
Abbildung 9	39	Abbildung 31	66
Piazze Minniti (Quelle: Camilla Falsini e Jungle)		Schanigarten in der Westermühlenstraße (Quelle: Stephan Rumpf)	
Abbildung 10	39	Abbildung 32	66
Piazzale Bacone (Quelle: Comune di Milano)		Parklet Schöttlstraße (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Aicher)	
Abbildung 11	42	Abbildung 33	66
Radfahrer*innen versammeln sich am Flussufer (Quelle: flickr/Ignacio Abé)		Parklet Breisässerplatz (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Klug, Kuhn, Langner, Su)	
Abbildung 12	42	Abbildung 34	66
Radfahrer*innen erobern das Flussufer (Quelle: flickr/Ignacio Abé)		Sommerstraße Holzplatz (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Klug, Kuhn, Langner, Su)	
Abbildung 13	42	Abbildung 35	67
Durch die Öffnung erfährt das Flussufer eine Wiederbelebung (Quelle: flickr/Ignacio Abé)		Sommerstraße am Kosttor (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Engel, Raischl, Richter, Zierer)	
Abbildung 14	42	Abbildung 36	67
Abnehmbare Rampen machen das Flussufer zugänglich (Quelle: flickr/Ignacio Abé)		Wanderbaumallee (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © GinOng)	
Abbildung 15	43	Abbildung 37	67
Das Flussufer wird für die sechstägige Nutzung vorbereitet. Anlass ist das 5. Fahrradweltforum 2016. (Quelle: Carlos Hevia Riera)		Grünspitz Giesing (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Hannemann)	
Abbildung 16	43	Abbildung 38	67
Vorübergehende Öffnung des Flussufers (Quelle: peadeable.org)		Kulturstrand (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Hannemann)	
Abbildung 17	43	Abbildung 39	67
Geplante Verbindungsachse entlang des Flusses (Quelle: peadeable.org)		Piazza Zenetti (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Hannemann)	
Abbildung 18	43	Abbildung 40	70
Planungen für eine dauerhafte Umnutzung des Flussufers (Quelle: peadeable.org)		Der Superblock in Barcelona (Quelle: Barcelona International Biennial of Landscape Architecture)	
Abbildung 19	46	Abbildung 41	70
Die «Friends of Congress Square Parc» bereiten den Platz vor (Quelle: Friends of Congress Square Parc)		Das Prinzip des Superblocks Barcelonas (eigene Darstellung, © Google Earth)	
Abbildung 20	46	Abbildung 42	70
Mit dem Prinzip «lighter, quicker, cheaper» aktiviert der Verein den Platz (Quelle: Friends of Congress Square Parc)		Der Superblock in Barcelona (Quelle: Barcelona International Biennial of Landscape Architecture)	
Abbildung 21	47		
Veranstaltungen auf dem Platz ziehen Menschen an (Quelle: Friends of Congress Square Parc)			

Abbildung 43	72	Abbildung 63	92
Flächenverteilung Schwanthalerhöhe (eigene Darstellung, auf Grundlage des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt München, 2021)		Übersicht über die Finanzierung (Direktorium HAI/BA München, 2022; Mobilitätsausschuss, 2022; Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022c, 2022h; eigene Darstellung)	
Abbildung 44	72	Abbildung 64	95
Das Westend im Bezirk 8 (Schwanthalerhöhe) liegt in einem der dichtesten Stadtviertel Münchens (eigene Darstellung, auf Grundlage des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt München, 2021)		Übersicht über die Beteiligung (Quelle: Münchner Initiative Nachhaltigkeit; eigene Darstellung)	
Abbildung 45	73	Abbildung 65	96
Verortung des Projektgebiets des Sommerexperiments Schießstättstraße (eigene Darstellung, auf Grundlage von © Google Earth)		Gegenüberstellung der Vorbereitungszeit und Laufzeit (eigene Darstellung)	
Abbildung 46	73	Abbildung 66	99
Das Westendkiez und die Schießstättstraße (eigene Darstellung, auf Grundlage von © Google Earth)		Münchens Strategie (eigene Darstellung)	
Abbildung 47	73	Abbildung 67	102
Verortung des Projektgebietes Westendkiez im Stadt- raum München (eigene Darstellung, auf Grundlage von © Google Earth)		Prozess temporärer Interventionen (eigene Darstellung)	
Abbildung 48	74	Abbildung 68	109
Die verschiedenen Bereich des Sommerexperiments (1=Bühne mit modularen Sitzmöglichkeiten; 2 = Aktivitätsbereich, 3 = Mobilitätsstation) (eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth)		Hürden und Hebelpunkte (eigene Darstellung)	
Abbildung 49	75	Abbildung 69	128
Am Visionsbaum können Nutzer*innen ihre Meinung und Wünsche festhalten (eigene Aufnahme)		Prozess temporärer Interventionen mit Hürden und Hebelpunkten (eigene Darstellung)	
Abbildung 50	75	Abbildung 70	195
Bühne mit modularem, flexiblem Mobiliar aus Getränke- kisten (eigene Aufnahme)		Das Parkverbot wurde umgesetzt und die Blumenkästen begrenzen den neu gewonnen Freiraum (eigene Aufnahme)	
Abbildung 51	75	Abbildung 71	195
Die freigewordene Fläche wird mit StreetArt hervorgeho- ben (eigene Aufnahme)		Freier Blick auf den Eingang des Schwanthaler Forums. Die Autos versperren nicht mehr die Sicht (eigene Aufnahme)	
Abbildung 52	75	Abbildung 72	195
Das Velo-Hub mit Aufenthaltsflächen auf dem Dach (Quelle: Münchner Initiative Nachhaltigkeit)		Es wird sich dem Parkverbot . Dafür werden auch mal Blumenkästen verschoben (eigene Aufnahme)	
Abbildung 53	75	Abbildung 73	196
Das Velo-Hub macht das Radfahren attraktiver (eigene Aufnahme)		Bei der Eröffnungsfeier ist auch die Stadtverwaltung vor Ort (eigene Aufnahme)	
Abbildung 54	75	Abbildung 74	196
Aktionsfläche zur individuellen Aneignung; Abgrenzung zur Straße mit begrünten Hochbeeten (eigene Aufnahme)		Zur Eröffnung gibt es eine Feuershow (eigene Aufnahme)	
Abbildung 55	77	Abbildung 75	196
Ergebnisse der Stadtratswahl 2020 (Quelle: Landeshaupt- stadt München, Kreisverwaltungsreferat, 2020)		Musik aus dem Viertel verzaubert die Straße (eigene Aufnahme)	
Abbildung 56	77	Abbildung 76	197
Wahlbeteiligung Schwanthalerhöhe (eigene Darstellung, auf Grundlage des Statistischen Amtes der Landeshaupt- stadt München, 2020)		Menschen verweilen und genießen die musikalische Unterhaltung (eigene Aufnahme)	
Abbildung 57	77	Abbildung 77	197
Sitzverteilung; Stadtratswahl 2020 (Quelle: Landeshaupt- stadt München, Kreisverwaltungsreferat, 2020)		Ein Straßenkünstler bereitet die farbige Gestaltung des Asphalts vor (eigene Aufnahme)	
Abbildung 58	78	Abbildung 78	197
Abläufe in der Münchner Kommunalpolitik (eigene Dar- stellung auf Grundlage von: muenchenwaehlt.de)		Auf einer Grünfläche stehen schattenspendende Bäume (eigene Aufnahme).	
Abbildung 59	83	Abbildung 79	197
Rechtliche Rahmenbedingung für die Umsetzung tempo- rärer Interventionen (eigene Darstellung)		Die Asphaltfläche verwandelt sich (eigene Aufnahme)	
Abbildung 60	86	Abbildung 80	198
Rolle der Münchner Initiative Nachhaltigkeit (eigene Darstellung)		Die farbigen Flächen heben die freigewordene Fläche hervor (eigene Aufnahme)	
Abbildung 61	90	Abbildung 81	198
Übersicht über die finanziellen Förder*innen (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022c; siehe Anhang 1D; eigene Darstellung)		Die modularen Getränkeboxen als Stadtmobiliar laden zum Verweilen ein (eigene Aufnahme)	
Abbildung 62	91	Abbildung 82	198
Übersicht über die finanziellen Förder*innen (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022c, 2022d, 2022e, 2022f; siehe Anhang 1A und 2B; eigene Darstellung)		Kinder bemalen die Asphaltfläche (eigene Aufnahme)	
		Abbildung 83	199
		Das „VeloHub“ bietet neben Fahrradabstellflächen auch eine Dachterrasse (Münchner Initiative Nachhaltigkeit)	
		Abbildung 84	199
		Nur im Schatten lässt es sich aushalten (eigene Aufnahme)	
		Abbildung 85	199
		Anwohner*innen aus dem Viertel diskutieren im Rahmen des „Demokratie-Cafés“ ihre Wünsche (eigene Aufnahme)	

Kapitel 1

Warum können wir **nicht weitermachen** **wie bisher?**

Prolog

In der gegenwärtigen Zeit steht die Menschheit vor verschiedenen, sich gegenseitig beeinflussenden Krisen. Der kontinuierliche Anstieg der Treibhausgase wärmt unsere Atmosphäre auf. Der nach unbegrenztem Wachstum strebende Kapitalismus trifft immer spürbarer auf endliche Ressourcen. Das menschliche Eingreifen in natürliche Systeme zerstört Lebensräume unzähliger Arten. Pandemie, Kriege, Menschenrechtsverletzungen oder die Intensivierung autoritärer Netzwerke sind alltäglichen Themen. Und das ist nur ein Ausschnitt. Um nicht als passive*r Zuschauer*in von diesen globalen Entwicklungen überrollt zu werden, ist eine zum Teil radikale Anpassung erforderlich. Solche neu ausgerichteten, angepassten Strukturen stärken die Resilienz gegenüber den Konsequenzen der Krisen. Das betrifft nicht nur generell alle Lebensbereiche, sondern gilt auch explizit für das System Stadt. Denn so wie unsere Städte in den industrialisierten Ländern heute funktionieren, können sie in Zukunft nicht weiter bestehen. Die Städte werden nicht nur zum Opfer der Krisen, sondern sie selbst füttern diese mit ihrem veralteten Betriebssystem. Um die negativen Auswirkungen der Polykrisen abzufedern und nachfolgenden Generationen eine lebenswerte Umwelt zu hinterlassen, ist eine allumfassende Anpassung urbaner Räume an die Krisen unausweichlich. Doch wie können Städte diesen Wandel schaffen?

Ziel und Aufbau der Arbeit

Immer häufiger werden in urbanen Räumen temporäre Interventionen jeglicher Art praktiziert, um aktuelle Bedürfnisse zum Ausdruck zu bringen (Andres & Zhang, 2020, S. 1). Ihr unmittelbarer, minimalistischer und experimenteller Charakter machen sie als krisenangepasste Stadtentwicklungsstrategie interessant. Doch welche Rolle können temporäre Interventionen spielen, wenn es darum geht, Stadträume an die (Klima-)Krisen und ihre Auswirkungen anzupassen? Wie können diese wirksam und praktikabel eingesetzt und gestärkt werden? Ziel der Arbeit ist es, sich mit diesen Fragestellungen auseinanderzusetzen und Antworten zu finden. Dafür wird zunächst verdeutlicht, mit welchen (Klima-)Krisen unsere Städte weltweit konfrontiert sind. Da sich Klimafolgen und Vulnerabilität der Städte regional stark voneinander unterscheiden, verlagert sich der Fokus auf Deutschland. Bestimmte Systeme und Strukturen machen deutsche Städte vulnerabel und korrelieren mit den (Klima-)Krisen und ihren Auswirkungen. Der dadurch entstehende Anpassungsdruck versteht sich als Hintergrund und Motivation der Arbeit. Die Thematisierung der planetaren Grenzen und Grenzen der Planungspraxis verdeutlicht die Notwendigkeit einer alternativen, krisenangepassten Stadtentwicklung. Ausgangspunkt bilden die Pop-Up-Radwege, die als temporäre Interventionen im Zuge der Corona-Krise entstanden sind. Doch was versteht man eigentlich unter temporären Interventionen? Welche Erfahrungen haben andere Städte damit bereits gemacht und welche Chancen und Risiken sind damit verbunden? Mit der Befassung dieser Themen wird ein grundlegendes Verständnis für temporäre Interventionen geschaffen und deren Potenziale beleuchtet. Mit der tiefgehenden Betrachtung eines konkreten Beispiels in einem Münchner Stadtbezirk, soll herausgefunden werden, wie temporäre Interventionen in München praktikabel gestaltet werden können. Ortsspezifische Eigenarten, Bestimmungsmerkmale und die Münchner Strategie charakterisieren die Intervention. Im Fokus steht dabei der Prozess. Ziel ist es, auf Grundlage der Analyse und im Gespräch mit verschiedenen Akteur*innen, wirksame Hebelpunkte zu identifizieren, die temporäre Interventionen in München künftig mehr Durchschlagskraft und Praktikabilität verleihen. Abschließend wird über temporäre Interventionen als Methode für eine krisenangepasste Stadtentwicklung diskutiert. Dabei werden auch die Bedeutung für und Auswirkungen auf die planenden Professur miteinbezogen.

A. Klimakrisen

Bereits heute lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. Und die Bevölkerung wächst immer weiter: 2050 sollen zwei Drittel der Menschheit in den Städten wohnen (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2015, XXI). Obwohl alle Städte der Welt nur ca. 2% der gesamten Erdoberfläche bedecken (Kommission Bodenschutz beim Umweltbundesamt, 2017), tragen sie wesentlich zum Klimawandel bei: Weltweit beanspruchen die Städte ca. 70% der verfügbaren Energien. Gleichzeitig sind sie für ca. 70% der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich. Bezieht man die Zahlen jedoch konkret auf einzelne Städte, fallen sie sehr unterschiedlich aus. Wesentliche Einflussfaktoren sind dabei unter anderem Dichte, Flächennutzung, Stadtstruktur, Vernetzung, wirtschaftliche Lage sowie die Bevölkerungsdynamik (Karen C. Seto, Shobhakar Dhakal, 2014, S. 927). Jedoch vermitteln die Zahlen, unter welchem klimaschädlichen System wir unsere Städte programmieren. Gleichzeitig sind urbane Räume von den daraus folgenden Klimaveränderungen betroffen. Doch wie genau wirkt sich die Betroffenheit aus? Mit welchen klimabedingten Auswirkungen sind unsere Städte konfrontiert?

Wärmeinsel-Effekt

In Abhängigkeit der Treibhausgas-Emissionen prognostizieren Berechnungen bis zum Ende des Jahres 2100 einen Anstieg der mittleren, globalen Temperatur zwischen 1,6 und 4,7 Grad Celsius gegenüber dem Vergleichszeitraum von 1850-1900 (Pachauri & Meyer, 2015, S. 10). Städte sind von diesem Temperaturanstieg besonders betroffen: Durch die starke Versiegelung und Verdichtung weisen sie einen hohen Anteil an Stein, Beton und Asphalt auf. Die Wärmespeicherkapazität dieser Materialien ist spürbar höher als die von unversiegelte Flächen (Kommission Bodenschutz beim Umweltbundesamt, 2017, S. 6). Hinzu kommt, dass durch die oftmals dichte Bebauung die Frisch- und Kaltluftzufuhr aus der Umgebung stark eingeschränkt ist. Diese Faktoren führen dazu, dass sich urbane Räume im Vergleich zu ihrem Umland deutlich mehr aufheizen. Bekannt ist dieses Phänomen unter dem Begriff Wärmeinsel-Effekt. Unter extremen Bedingungen kann es so zu einem Temperaturunterschied zwischen Stadt und Land von bis zu 10 Grad Celsius kommen. Der eingangs beschriebene, globale Temperaturanstieg wird diesen Effekt zusätzlich intensivieren. Stadtbewohner*innen müssen sich auf mehr Hitzetage und tropische Nächten einstellen. Ihre Gesundheit und ihr Wohlbefinden wird dadurch stärker belastet (Umweltbundesamt, 2023).

Starkregen und Überflutung

Die durch den Klimawandel erwärmte Luft kann mehr Wasserdampf aufnehmen. Infolgedessen wird künftig die Häufigkeit und Intensität von Starkregenereignissen zunehmen (Field, 2014, S. 240). Bei solchen Ereignissen entstehen innerhalb kurzer Zeit große Mengen an Niederschlagswasser. Die plötzlich auftretenden, vergrößerten Abflussmengen können

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

A. Klimakrisen

Überflutungen, unkontrollierten Abfluss und hohe Abfließgeschwindigkeiten auslösen. Städte sind von der Bewältigung dieser Wassermassen besonders betroffen. Die oftmals veralteten Entwässerungsanlagen und Kanalsysteme sind auf solche Regengüsse nicht ausreichend dimensioniert. Das Wasser kann auf den versiegelten Flächen nicht versickern und sammelt sich an der Oberflächen an. Folglich steigt der Wasserstand. Erschwerend kommt hinzu, dass die Versiegelung den oberirdischen Wasserabfluss erhöhen und beschleunigen. Dadurch können unkontrollierte Sturzfluten entstehen, die Schäden an Gebäude und Infrastrukturen in Millionenhöhe verursachen, die Unversehrtheit der Bevölkerung gefährden und die erhebliche Umweltschäden auslösen können (Britta Weisser & Jörn Birkmann, 2022; Umweltbundesamt, 2016, S. 20-23).

Dürre und Wasserknappheit

Klimatreiber wie zum Beispiel hohe Temperaturen und Trockenheitsperioden, aber auch Veränderungen in der Landnutzung, Wassernutzung und Übernutzung von Wasserressourcen begünstigen Wasserknappheit in urbanen Gebieten. Bis 2050 könnten fast ein Drittel aller Großstädte weltweit ihre Wasserressourcen aufgebraucht haben. Global betrachtet, wären selbst bei einem Temperaturanstieg von 1,5 Grad 350 Millionen Menschen mehr mit unzureichender Wasserverfügbarkeit konfrontiert. Der Rückgang regionaler Niederschläge und andauernde Dürre verhindern die Bildung von Grundwasser. Gleichzeitig wird durch den Mangel die Qualität des Grundwassers negativ beeinflusst. Aber auch Städte, die ihre Wasserversorgung auf weiter entfernte Wasserressourcen ausgelagert haben, sind gefährdet. Denn womöglich sind die Gebiete selbst Dürreerisiken ausgesetzt. Dabei sind einkommensschwächere Regionen meist stärker von Wasserknappheit betroffen als einkommensstärkere. Die Ungleichheiten gekoppelt mit begrenzter Verfügbarkeit können zu Konflikten bei der Wassernutzung führen und Stabilität und Sicherheit einer Stadt gefährden (IPCC, 2022, S. 926).

Anstieg der Meeresspiegel

Der Anstieg der Meeresspiegel begünstigt die Überflutung von Städten. Bewohner*innen von Siedlungen, die sich in sogenannten Senkgebieten befinden, sind davon besonders betroffen. Weltweit leben ca. 10% der Weltbevölkerung in solchen Gebieten, die höchstens 10 Meter über dem Meeresspiegel liegen. Wachsen die Treibhausgas-Emissionen im gleichen Tempo weiter wie bisher, sagen Berechnungen bis zum Jahr 2100 einen Meeresspiegelanstieg von fast einem Meter voraus. Doch das Meer steigt nicht überall gleichschnell. Japanische Meere weisen aktuell einen doppelt so schnellen Anstieg vor wie der globale Durchschnitt. Wie sehr Städte von einem Meeresspiegelanstieg betroffen sind, hängt also vor allem von ihrer geografischen Lage ab. Aber auch die Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsdynamik spielen eine Rolle: Da beispielsweise asiatische Städte und ihr Umland eine zunehmende

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

A. Klimakrisen

Urbanisierung aufweisen, steigt auch die Zahl der gefährdeten Menschen. Doch auch die verfügbaren Ressourcen, um sich auf einen Meeresspiegelanstieg vorzubereiten, beeinflussen die Vulnerabilität. Hochindustrialisierte Länder haben das Privileg, auf schützende Maßnahmen wie Deiche, Dämme, Drainagen oder ähnliches zurückzugreifen. Informelle Siedlungen hingegen können sich oftmals keine Gegenmaßnahmen leisten und sind damit Überflutungsereignissen deutlich stärker ausgesetzt. Die Bewohner*innen leiden zusätzlich unter Folgen wie Trinkwasserverschmutzung und Krankheitsausbrüchen (IPCC, 2022, 925f.; Rian van Staden, 2014).

Wechselwirkungen

Darüber hinaus beschreibt der sechste Sachstandsbericht des IPCC (2022) zum Klimawandel noch weitere Risiken, die im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Klimafolgen stehen.

Der globale Temperaturanstieg und die Zunahme von Trockenheits- und Hitzeperioden begünstigen in bestimmten Regionen das Entstehen von (Wald-) Bränden. Vor allem Siedlungsgebiete, die an Naturräume und Wildnis angrenzen, aber auch informelle Siedlungen müssen künftig häufiger mit solchen Katastrophen rechnen. Das Feuer zerstört nicht nur Ökosysteme und richtet hohe Sachschäden an, sondern fordert auch zahlreiche Menschenleben. Regionen wie der Mittelmeerraum, West-USA, Australien und Russland sind diesem Risiko im besonderen Maße ausgesetzt (IPCC, 2022, S. 926-928).

Starke Regenfälle, Schneeschmelze oder auch das Auftauen des Permafrostbodens sind anthropogen verursachte, klimatische Veränderungen. Diese begünstigen in Abhängigkeit von der (gebauten) Umwelt Erdbeben – auch in Siedlungsgebieten. Jedes Jahr kommen ca. 5000 Menschen bei Erdbeben ums Leben, die durch Starkregenereignisse ausgelöst wurden (IPCC, 2022, S. 926-928).

Die Morphologie der Städte nimmt Einfluss auf die dort vorherrschenden Windkonditionen. In dicht gebauten Räumen wird ein Rückgang der Windgeschwindigkeit und der windigen Tagen gemessen. Der dadurch entstehende, mangelnde Luftaustausch ermöglicht die Ansammlung und Verdichtung von schmutziger, aufgeheizter Luft. Gleichzeitig begünstigt der Klimawandel auch das Entstehen von extremen Windgeschwindigkeiten. Diese wiederum sind in der Lage, Gebäude und Infrastruktureinrichtungen wie Zugverbindungen oder Stromleitungen zu beschädigen. Auch umherfliegende Trümmer oder entwurzelte Bäume sind eine Gefahr für die Stadt und ihre Bewohner*innen (IPCC, 2022, S. 926-928).

Der Anstieg der Treibhausgase ist nicht nur Verursacher des Klimawandels, sondern bewirkt auch eine Verschlechterung der Luftqualität. Jährlich sterben Millionen von Menschen

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

A. Klimakrisen

vorzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung. Auch die hohe Feinstaubbelastung in zahlreichen Großstädten, ist anthropogen verursacht und für die menschliche Gesundheit schädlich. Die Städte in Süd- und Ostasien weisen besonders hohe Feinstaubwerte auf. Darüber hinaus stellt Ozon eine weitere gesundheitliche Gefahr dar. Durch den Klimawandel verursachte, erhöhte Temperaturen sowie intensive Sonneneinstrahlung können die Konzentration von Ozon verstärken. Auch Abschnitte, in denen Ozon auftritt, können dadurch verlängert werden (Europäische Umweltagentur, 2013). Gerade für Südeuropa, wo man heute schon mit bodennahem Ozon zu kämpfen hat, sind das bedenkliche Prognosen (European Environment Agency, 2012; IPCC, 2022, S. 926-928).

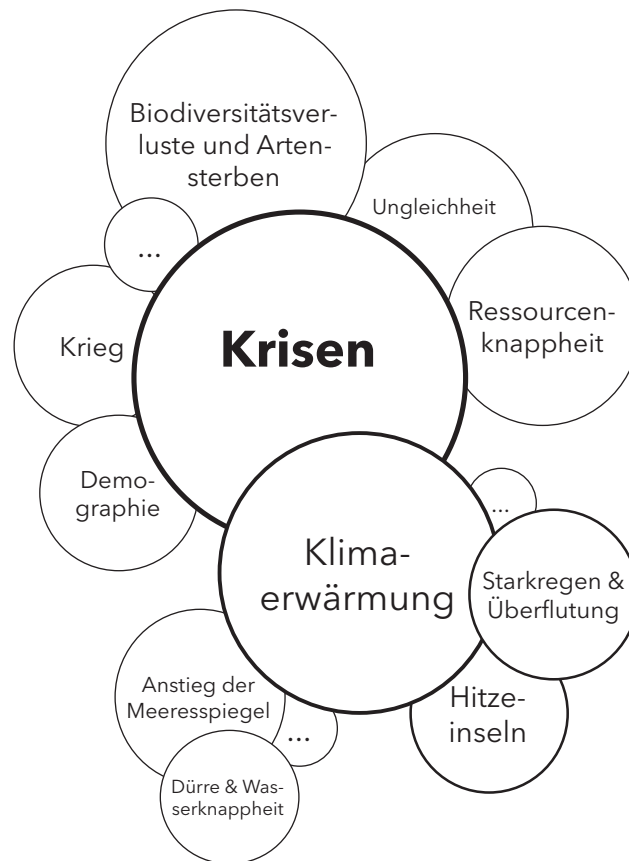


Abbildung 1

Der Status quo: Im Modus der Krisen und Grenzen (eigene Darstellung).

B. Grenzen

Planetare Grenzen

Der Bausektor beansprucht eine enorme Menge an Ressourcen und verantwortet damit negative Auswirkungen auf den Heimatplaneten. Allein in Deutschland wurden im Jahr 2020 mit einem Energieaufwand von ca. 30 Terawattstunden und dem Einsatz von 51,0 Mio. Tonnen Rohstoff 35,5 Mio. Tonnen Zement produziert. Davon wurden 30,1 Mio. Tonnen für die Herstellung von Mörtel und Beton verbraucht (Verein Deutscher Zementwerke e.V., 2020; Zentrum Ressourceneffizienz, 2022). 485 Mio. Tonnen Natursteine, Kiese und Sande waren 2018 nötig, um den Materialdurst zu stillen. Auch der Bedarf an Stahl ist in Deutschland besonders hoch. Mit knapp 40 Mio. Tonnen Rohstahl jährlich produziert sich Deutschland im EU-Vergleich an die Spitze (statisa, 2021; Wirtschaftsvereinigung Stahl, o.D.; Zentrum Ressourceneffizienz, 2022). Gleichzeitig werden heute für die Herstellung einer Tonne „Primärstahl“ auf der Hochofenroute ca. 1,7 Tonnen CO₂ ausgestoßen. Insgesamt werden ca. 70% der Gesamtmenge an Stahl über diese Verfahren produziert (Wirtschaftsvereinigung Stahl, o.D.). Deutlich drastischer sind die Emissionen der Zementindustrie. Sie verantwortete im Jahr 2018 etwa 20 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente (direkte Emissionen ohne biogenen Anteil) in Deutschland (Deutsche Emissionshandelsstelle, 2019, S. 38).

Trotzdem nehmen weltweit sowohl die Nutzung natürlicher Ressourcen als auch die Konkurrenz um knapper werdende Rohstoffe kontinuierlich zu. Auslöser ist das nicht nachhaltige Wirtschaftssystem, der Wohlstand in den Industrieländern, aber auch die rapiden Entwicklungen in den Entwicklungsländern. Bei künftig knapp neun Milliarden Menschen, prallen die konsum- und produktionsorientierte, nach unendlichem Wachstum strebenden Strukturen auf planetare Grenzen. Die Regenerationszeit der Erde und die begrenzte Verfügbarkeit natürlicher Ressourcen wird heute schon durch die intensive Nutzung übertroffen (Umweltbundesamt, 2021b). Der anhaltend hohe Ressourcenverbrauch in der Baubranche darf nicht mehr Teil der Zukunft sein. Der Bausektor muss den Einsatz von Rohstoffen drastisch reduzieren. Das fängt bereits bei der Planung an. Ressourcenintensive Neubauprojekte passen nicht mehr in die gegenwärtige Zeit. Vielmehr müssen Recycling, Minimalismus, Arbeiten mit dem Bestand und Wiederverwendung bei Planungsprozesse zur obersten Priorität werden. Doch nicht nur der Ressourcenverbrauch an sich ist bedenklich. Verallgemeinernd lässt sich sagen, dass jede Entnahme und Verarbeitung eines Rohstoffs die Umwelt beeinflusst. Die Folgen reichen von Biodiversitätsverluste, Wasserverknappung, Störung von Ökosystemen bis hin zur Verstärkungen des Klimawandels. Auch bei der Produktion und Gewinnung erneuerbarer Rohstoffe werden große Mengen an Energien, Chemikalien und Materialien eingesetzt, zum Teil wasserintensiv und in Verbindung mit vielfältigen Schadstoffemissionen (Umweltbundesamt, 2021a). Daher müssen Planungs- und Umsetzungsprozesse von der Frage bestimmt werden, wie weniger genug wird. Der Einsatz von Ressourcen muss auf ein Minimum reduziert werden. Um das zu erreichen, kann die Praktik temporärer Interventionen wertvolle Erkenntnisse liefern. Sie arbeiten auf Grund

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

B. Grenzen

ihres temporären Charakters mit dem Bestand, der durch minimalinvasive, flexible Maßnahmen ergänzt wird, um eine gewünschte Veränderung zu erzielen.

Grenzen der herkömmlichen Planungspraxis

Die physische Stadt entsteht durch konstruktive Prozesse wie Neubau, Weiterbau, Umbau, Rückbau oder Wiederaufbau. Gleichzeitig legt Lars Lerup bereits 1977 dar, dass die Stadt nie fertig ist. Er bringt die Unfertigkeit als ständige Bedingung zum Ausdruck (Lerup, 1977). Dennoch ist in der Welt der Stadtentwickler*innen der Anspruch zu beobachten, die Zukunft möglichst präzise und akribisch zu planen. Sie arbeiten auf ein bestimmtes Ergebnis, einen definierten Endzustand hin. Es wird versucht eine fixe Zukunft vorzugeben (Andres & Kraftl, 2021, S. 1237-1240). Ausgeklügelte, ausdifferenzierte und detaillierte Planungen sind das Produkt dieses Verständnisses. Dabei kann niemand mit Sicherheit die Zukunft vorhersagen. Auch die gründlichsten Modelle und Prognosen geben lediglich verschiedene, mögliche Zukünfte wieder. Aber es werden immer Unabwägbarkeiten, Unsicherheiten und Überraschungen auftreten. Das Nichtwissen ist omnipräsenter Bestandteil von Zukunftsplanung und Realität (Behr & Reinermann, 2017, S. 21-40). Nichtsdestotrotz werden in der Praxis nach wie vor irrsinnig aufwendige, komplexe Planungsprozesse praktiziert, die auf einen definierten Zustand hinarbeiten. Dafür werden in der Regel sehr formale Methoden angewandt, die sich in den zahlreichen städtebaulichen Instrumenten, Richtlinien, Verordnungen und Gesetzen widerspiegeln. Das Ergebnis sind langwierige, starre, träge und komplexe Abläufe. Von der Planung bis zur Umsetzung eines Projektes vergehen Jahre oder Jahrzehnte. Besonders groß angelegte Baumaßnahmen zeugen von hoher Komplexität, vielschichtigen Interdependenzen und lassen sich eher mit einer „Black-Box“ vergleichen. So kommt es, dass sich die Fertigstellung von städtebauliche Großprojekte erheblich verzögert, die Kosten explodieren und kritische Stimmen Auffahrt gewinnen. Beispielhaft zu nennen sind Projekte wie Stuttgart21, der Flughafen Berlin Brandenburg oder die Elbphilharmonie. In dem Zeitraum zwischen Planung und Umsetzung können sich jedoch die Bedingungen, auf denen die Planung basiert wieder geändert haben. Das heißt, dass das Projekt bei seiner Fertigstellungen nicht mehr den neuen Bedingungen entspricht. So zum Beispiel kommt es auch Zustände, dass wir heute noch ökologisch wertvolle Wälder fällen, um Autobahnen zu bauen (dpa Hessen, 2022). Oder der Berliner Flughafen aufgrund von erheblichen Verzögerungen zu einem Zeitpunkt öffnet, an dem man sich fragt, ob wir denn wirklich eine solche klimaschädliche Mobilität heute überhaupt fördern wollen. Mal ganz davon abgesehen unter welchem enormen Ressourcenaufwand das Megaprojekt verbunden ist. Gerade weil aber schon viel Energie in die Umsetzung reingesteckt wurde und die formalen Prozesse sowieso kaum Flexibilität erlauben, bleibt eine Korrektur oder eine Alternative meist aus. Kurz gesagt, lässt sich das auch als Pfadabhängigkeit beschreiben (Behr & Reinermann,

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

B. Grenzen

2017, S.108-112, 176f.). Die Entwicklung von Städte ist also mit komplexen, langwierigen und starren Abläufen verbunden. Sie korrelieren mit dem steigenden Handlungsdruck hinsichtlich der sich zuspitzenden (Klima-)Krisen. Je länger wir weitermachen, wie bisher und je mehr Zeit verstreicht, desto mehr verschlimmern sich die Auswirkungen und desto radikaler muss in bestehende Systeme interveniert werden. Es gibt bereits auch zahlreiche global und national vereinbarte Ziele und Programme, die für eine nachhaltige Stadtentwicklung plädieren: vom Sustainable Development Goal 11 (SDG) der Agenda 2030, das Pariser Abkommen, der New Urban Agenda bis hin zum Green Deal oder der neuen Leipzig-Charta 2020 (Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, 2015; Nationale Stadtentwicklungspolitik; United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Sustainable Development). Um diese notwendigen Vorhaben nicht einfach auf dem Papier verstreichen zu lassen, brauchen wir enorme Tatenkraft. Denn all diese Vorhaben implizieren umfassende Transformationen – auch auf der Ebene der Stadtentwicklung und -politik. Wie bereits beschrieben, stehen wir dabei vor zwei Herausforderungen: Einerseits sind herkömmliche Planungs- und Umsetzungsprozesse starr, langwierig und komplex. Andererseits wird der Handlungsdruck immer größer. Wir haben keine Zeit zu verlieren. Diese Ausgangssituation bestärkt die Dringlichkeit, eine alternative Städtebaupraxis zu etablieren, um die Lebensqualität in den Städten zu bewahren und zu verbessern.

C. Konsequenzen

Vulnerabilität deutscher Städte

Die Vulnerabilität gegenüber den Risiken und Auswirkungen hängt maßgeblich von den Reaktionsmöglichkeiten einer urbanen Population ab (Deutsche IPCC-Koordinierungsstelle, 2022, S. 2ff.; IPCC, 2022, S. 929f.). Hochentwickelte, industrialisierte Gesellschaften und Strukturen liegen im Vorteil: Sie verfügen über die Ressourcen, um sich an die Auswirkungen anzupassen. Weniger entwickelte Regionen und deren Bewohner*innen können oftmals nicht auf schützende Maßnahmen zurückgreifen. Ihre häufig schon eingeschränkte Lebensqualität wird durch klimawandelbedingte Ereignisse zusätzlich bedroht. Sie sind verletzlicher. Das Maß der Anpassungsfähigkeit hängt vor allem mit sozialen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen, von institutionellen Strukturen, aber auch von der gebauten Umwelt ab (IPCC, 2022, S. 928ff.). Der Umfang an und die Fähigkeit zur notwendigen Anpassungen kann über die Anpassungslücke abgelesen werden. Diese beschreibt den Unterschied zwischen den erlebten oder erlebbaren Risiken und Verlusten und das Maß der Fähigkeit, darauf zu antworten. Untersuchungen des IPCCs zeigen hierbei große, regionale Ungleichheiten: Ärmere Populationen weisen eine größere Lücke auf als Reichere. Doch für alle urbanen Gesellschaften gilt, dass sowohl bisherige als auch geplante Anpassungsmaßnahmen unzureichend sind, um alle klimabedingten Risiken zu beseitigen. Dieses Erkenntnis hebt nochmals die Dringlichkeit hervor, die Städte auf Klimarisiken und Verluste vorzubereiten (IPCC, 2022, S. 941f.).

Deutschland zählt zu den hoch entwickelten Ländern, die im Vergleich zu anderen bisher und künftig weniger stark von den Klimakrisen und deren Auswirkungen betroffen sein werden (IPCC, 2022, S. 941f.). Das liegt vor allem daran, dass wir über die Mittel verfügen, uns darauf vorzubereiten. Hinsichtlich den Auswirkungen des Klimawandels müssen deutsche Städte vor allem Antworten auf Starkregenereignisse und Hitzeinseleffekte finden. Der hohe Versiegelungsgrad und die dichte Bebauung begünstigen die Vulnerabilität gegenüber den Folgen. Gleichzeitig korrelieren Entwicklungen wie zum Beispiel die Flächeninanspruchnahme und -versiegelung sowie die autogerechte Stadtgestaltung mit einer krisenangepassten Stadtentwicklung, die planetare Grenzen respektiert. Diese beiden Phänomene werden im Folgenden genauer ausgeführt, um die Zusammenhänge zwischen Klimakrise und Städtebau zu verdeutlichen.

Flächenverbrauch und -versiegelung

Für die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsraum, sowie Infrastruktureinrichtungen braucht es Böden, auf denen gebaut werden kann. In der EU wurde im Zeitraum von 2012-2018 jährlich netto mehr als 400 km² Fläche beansprucht (Europäische Kommission, 2021, S. 1). Dabei verursacht die Degradation der Böden jährlich Kosten in Höhe von mehreren Zehnmilliarden Euro (European Commission, 2020, S. 9). Mit dem Verlust der Böden verlieren wir wichtige Ökosystemleistungen. Gleichzeitig verschlimmert die Bodenversiegelung Hochwasserspitzen

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

C. Konsequenzen

und Wärmeinseleffekte in den Städten. Dabei kann ein erneutes Bebauen oder Sanieren von zuvor bereits genutzten Flächen zu einer flächenschonenden Stadtentwicklung beitragen. Insgesamt wurde im Zeitraum von 2006 bis 2012 nur 13,5% der Stadtflächen nach diesem Prinzip entwickelt. Einige EU-Mitgliedsstaaten zeigen jedoch, dass es auch anders möglich ist. Sie erreichten zum Teil Quoten von über 50%. Nachhaltiges Flächenrecycling ist also möglich. Die deutsche Bundesregierung legt für das Jahr 2030 einen täglichen Flächenverbrauch von unter 30 ha fest (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, 2022). Zwar ist in Deutschland seit 2000 ein Rückgang des Flächen-Neuverbrauchs zu beobachten, dennoch wurden im Zeitraum von 2017-2020 54 ha pro Tag beansprucht (Umweltbundesamt, 2022c). Das stetige Wachstum der Verkehrsfläche ist einer der Verursacher für zunehmende Versiegelung (Umweltbundesamt, 2022a). Doch auch die (Re-)Urbanisierung seit Beginn des 21. Jahrhundert setzt die Städte unter anhaltenden Bebauungsdruck (Kahlenborn et al., 2021, S. 77f.).

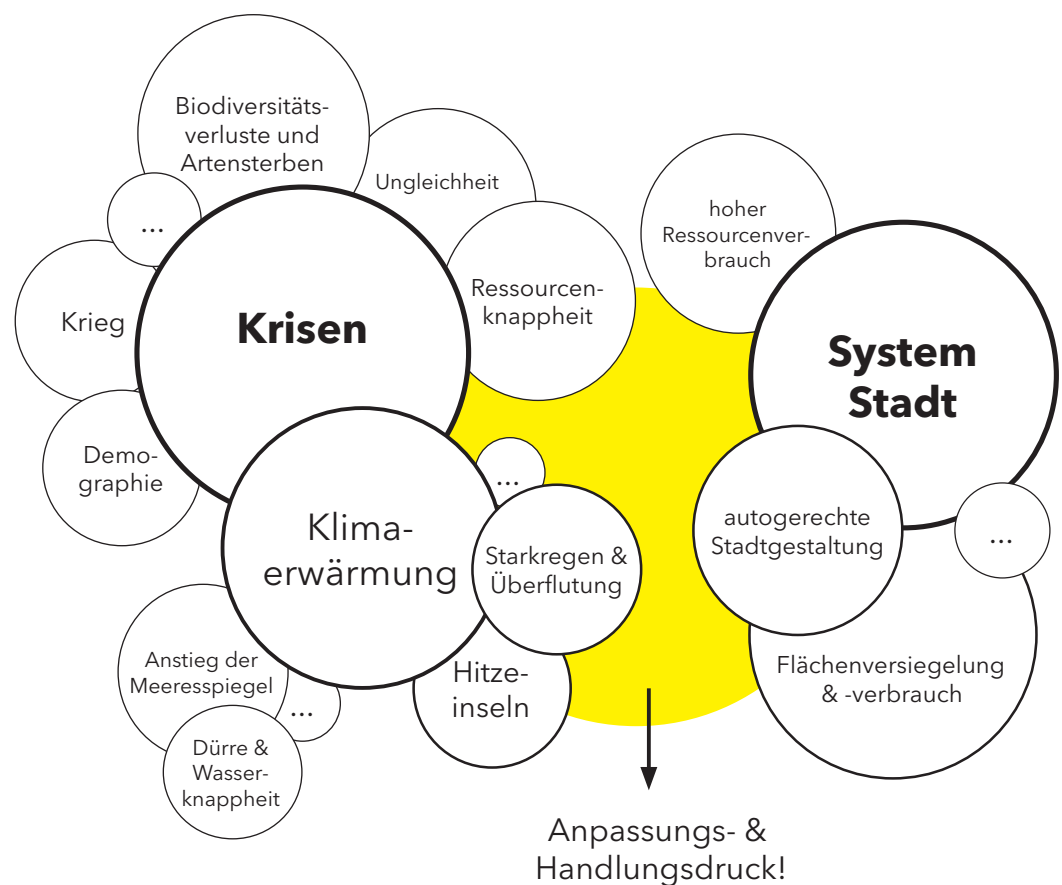
Autogerechte Infrastruktur

Großer Handlungsbedarf findet sich im Bereich des Verkehrssektors. Im Jahr 2019 verantwortete er mit 164 Millionen Tonnen Treibhausgasen ca. 20% der Treibhausgasemissionen deutschlandweit. Der Verkehr ist der einzige Sektor, der seit 1990 seine Emissionen nicht reduzieren konnte (Umweltbundesamt, 2022b). Damit ist die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende, die sich vom motorisierten Individualverkehr distanziert und auf CO₂-neutrale und flächeneffiziente Alternativen fokussiert, ein zentrales Transformationsfeld deutscher Städte. Das Erbe der autogerechten Stadtgestaltung charakterisiert noch heute städtische Strukturen. Monofunktionale Verkehrsachsen und Parkplätze dominieren den öffentlichen Raum. Damit geht auch eine starke Flächenversiegelung einher. Das ist nicht nur klimatisch äußerst problematisch, sondern auch die Lebensqualität leidet unter diesen Strukturen (Huber-Eler Ralf & Topp Hartmut, 2014). Zahlreiche Städte haben die Problematik wahrgenommen und sich das Ziel gesetzt, das Mobilitätsangebot klimaneutral umzustrukturieren. So zum Beispiel hat der Münchner Stadtrat im Juni 2021 den Entwurf für eine neue Mobilitätsstrategie beschlossen (Mobilitätsstrategie 2035, 2021). Die neue Gesamtstrategie interpretiert Straßenraum nicht nur als Raum zur Verkehrsbewältigung. Ziel ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität, womit auch eine Rückeroberung der öffentlichen Räume verbunden ist. Außerdem setzt die Stadt München die Flächeneffizienz des Verkehrs als Leitindikator fest. Die Flächeninanspruchnahme pro Fahrt muss möglichst gering sein. Das trifft vor allem auf Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Personen- und Nahverkehr zu. Das Auto hingegen verbraucht im Vergleich am meisten Fläche (muenchenunterwes.de, 2021). Die Transformation von einer autogerechten Stadt hin zu einer nachhaltigen, flächeneffizienten Mobilität stellt nicht nur die Stadt München vor großer Herausforderungen, sondern jegliche Städte, die den Pfad der autogerechten Stadtgestaltung eingeschlagen haben (Huber-Eler Ralf & Topp Hartmut, 2014).

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

C. Konsequenzen

Die beiden exemplarisch ausgewählten Trends veranschaulichen, wie städtische Strukturen die Vulnerabilität gegenüber Klimaauswirkungen beeinflussen. Gleichzeitig verdeutlichen sie auch, dass bestehende Stadtstrukturen nicht nur Opfer von den Klimaauswirkungen sind, sondern diese selbst verursachen. Daher ist der Handlungsdruck und die Notwendigkeit der Anpassung nicht mehr zu verleugnen.

**Abbildung 2**

Das System Stadt korreliert mit dem Modus der Krisen und Grenzen (eigene Darstellung).

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

C. Konsequenzen

Anpassungsdruck

Fest steht, dass sich der Klimawandel und die damit verbundenen Risiken auf unsere Städte und die Lebensqualität weiter auswirken. Zusätzlich bestehen weitere, zum Teil mit der Klimakrise korrespondierende Herausforderungen. Jedoch können wirksame Anpassungsmaßnahmen die Folgen für den Mensch und seine urbanen Lebensräume abfedern. Jem Bendell, Professor für Nachhaltigkeit, beschäftigt sich in seiner Veröffentlichung „Deep Adaptation. Ein Wegweiser, um uns durch die Klimakatastrophe zu führen“ auch mit dem Begriff der Anpassung. Dabei stellt er das Konzept der „Tiefenanpassung“ vor, welches sich auf die Strategien Verzicht, Wiederherstellung und Resilienz stützt (Bendell, 2018). Im Angesicht der Klimakrise gewinnt das Thema der Resilienz immer mehr Aufmerksamkeit. Auch der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) verwendet den Begriff der Resilienz und ruft eindrücklich zu einer „klimaresilienten Entwicklung“ auf (Deutsche IPCC-Koordinierungsstelle, 2022, S. 4). Im Umweltbereich wird Resilienz als Fähigkeit verstanden, wie sich Lebewesen, Gesellschaften oder Systeme aus (plötzlich) eintretenden Veränderungen weiterentwickeln können. Jem Bendell kritisiert, dass diese Auffassung dem Konzept des Fortschritts unterliegt. Er fordert dazu auf, den Begriff noch viel mehr aus einer psychologischen Perspektive zu betrachten. Denn im psychologischen Kontext wird nicht versucht, nach einem Schock, einer Krise oder einem traumatischen Ereignis wieder zum ursprünglichen Status zurückzukehren. Viel mehr steht im Fokus, wie man sich in der neuen Situation zurechtfinden kann (Bendell, 2018, S. 22f.). Diese Haltung lässt sich auch auf das Stadtsystem übertragen und bestärkt den Ansatz, gewohnte, jedoch krisenunsichere Strukturen loszulassen und nach Ansätzen zu suchen, wie Städte in den Zeiten der Krisen zurechtkommen können. Doch können bisher angewandte Stadtentwicklungsstrategien diesen Wandel bewerkstelligen?

Die Frage danach, wie eine krisenangepasste Stadtentwicklung aussehen könnte, ist das übergeordnete Thema dieser Arbeit. Während die zahlreichen, bereits skizzierten Krisen und der damit einhergehende Handlungsdruck den Antrieb dieser Fragestellung darstellen, diente die Corona-Krise als Impuls und Inspirationsquelle. Denn der Ausbruch des Corona-Virus ist ein eindrückliches Beispiel für eine unerwartete Krise, die eine Anpassung des alltäglichen Lebens erforderte. Die Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie ließen auch urbane Räume nicht unberührt. So beobachteten die Autor*innen des Artikels „Radverkehr im Ausnahmezustand: Mit Rückenwind aus der Krise?“, welcher im Juni 2020 im Sonderheft des Deutschen Instituts für Urbanistik erschienen ist, ein verändertes Mobilitätsverhalten (Tobias Klein, Dagmar Köhler, Thomas Stein, Edwin Süselbeck, 2020). Mit dem Herunterfahren des öffentlichen Lebens verringerte sich zwischenzeitlich auch der Autoverkehr. Dadurch wurde die ungleiche Flächenverteilung zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen sichtbar und ein Bewusstsein dafür angeregt (Tobias Klein, Dagmar Köhler, Thomas Stein, Edwin Süselbeck, 2020, S. 20-21). Während der ÖPNV einen Rückgang der Nutzerzahlen verzeichnete, spiegelt sich der Bedarf an individueller Fortbewegung bei der Radnutzung

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

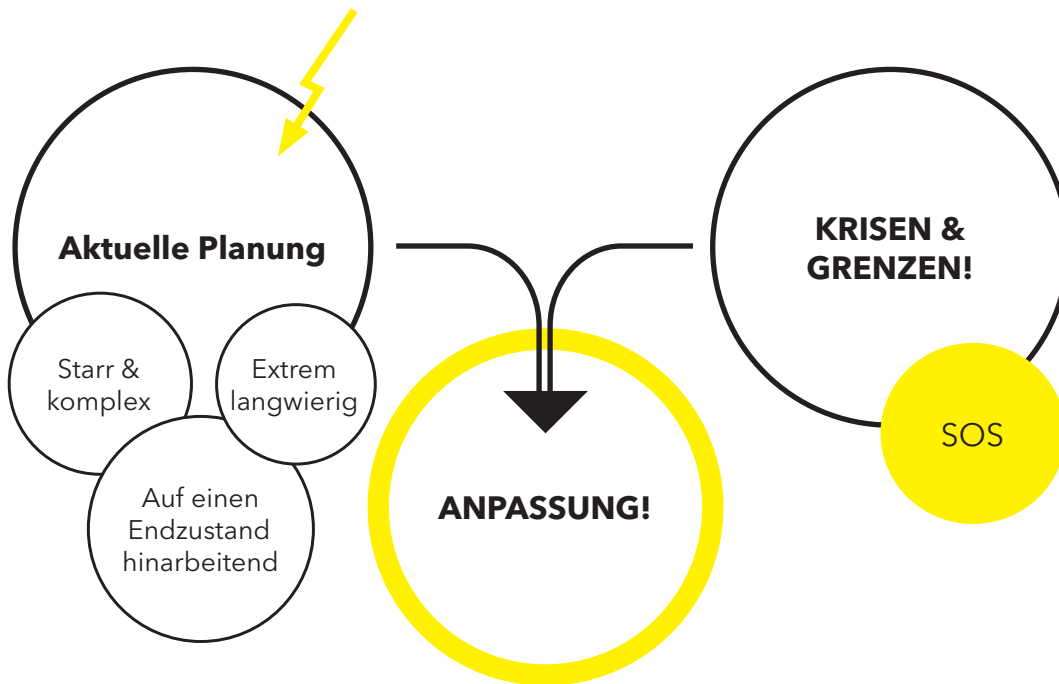
C. Konsequenzen

wieder. Laut einer Umfrage der TU Dresden stiegen seit Pandemiebeginn über 40% der Befragten mehr auf das Fahrrad (Juliane Anke, Lisa-Marie Schaefer, Angela Francke, 2020). Um dem Zuwachs des Radverkehrs zu stemmen, errichteten weltweit Städte sogenannte Pop-Up-Radwege. Diese entstanden, indem Flächen von Autofahrbahnen oder Parkplätzen temporär für die Errichtung, Erweiterung oder Verbreitung von Radwegen (zurück-) erobert wurden. Im Vergleich zu herkömmlichen Planungs- und Umsetzungsprozessen, die oftmals Jahre oder Jahrzehnte andauern, ist diese Maßnahme schnell umsetzbar. Das bewies unter anderem die Stadt Berlin: Felix Weisbrich aus der Bezirksverwaltung Friedrichshain-Kreuzberg berichtete, dass die langwierigen Planungs- und Umsetzungsprozesse auf „eine Woche nachdenken und eine Woche umsetzen“ (Broytman, Köhler, & Weisbrich, 2020) geschmäler werden konnten. Darüber hinaus erlaubt die flexible Einrichtung der Pop-Up-Radwege im Vergleich zu komplexen, starren Baumaßnahmen Korrekturen bei Problemen oder Fehler in der Planung (Wiemann, 2021). In krisenhaften Zeiten ist eine schnelle Anpassungs- und Reaktionsfähigkeit auf geänderte Umstände ein entscheidender Vorteil, um die Auswirkungen der Krisen abzufangen. Gleichzeitig erleichtert eine solche temporäre Umnutzung die Realisierung von neuen, dauerhaft angelegten Radverkehrsinfrastrukturen: Die Strecke kann vorab erprobt und damit Planungskosten eingespart werden (Wiemann, 2021). Dennoch verschaffen sich auch zunehmend kritische Stimmen Verhör. So bemängelt die Autorin Frommeyer in ihrem Zeitungsartikel „Pop-Up-Bike-Lanes: Die Tücken des Provisoriums“, dass die Kommunen die gelbmarkierten Sonderspuren nach einer bestimmten Nutzungsdauer wieder von der Straße entfernen (Frommeyer, 2020). Eine Klage gegen Pop-Up-Radwege in Berlin, die vor dem Verwaltungsgericht zunächst Recht bekam, schwächte den Optimismus gegenüber der Pop-Up-Kultur erneut (Berliner Morgenpost, 2020). Auch in München entfachte sich ein harter Kampf: Der planmäßige Rückbau der fünf temporär eingerichteten Radspuren Ende Oktober 2020 sorgte für intensive Debatten (Schubert, 2020). Letztendlich wurden einige Abschnitte mit weißer Farbe wieder eingerichtet. Diese sollen künftig in langfristige Lösungen überleiten (Gaupp, 2021).

Die Pop-Up-Radwege waren eine Antwort auf die plötzlich eintretende Corona-Krise, die sich nahezu in allen Lebensbereichen auswirkte. Mit Hilfe von aufpoppenden Radwegen konnten die Städte unmittelbar auf die Veränderungen im Mobilitätsverhalten reagieren. Sie stellen eine Methode dar, die bisher noch sehr neu und eher untypisch für die Entwicklung bzw. Gestaltung von Stadträumen sind. Da wir wie eingangs beschrieben mit einer Vielzahl von Krisen konfrontiert sind, bedarf es ein Stadtsystem, das durch schnelles Reagieren die Resilienz gegenüber Krisen erhöht und krisenkritische, vulnerable Strukturen durch krisenangepasste ersetzt. An diesem Punkt kommen temporäre Interventionen ins Spiel.

Kapitel 1: Warum können wir nicht weitermachen wie bisher?

C. Konsequenzen

**Wir brauchen eine Alternative!**

Welche Rolle können temporäre Interventionen spielen?

Abbildung 3

Die aktuelle Planungspraxis korreliert mit dem Modus der Krisen und Grenzen (eigene Darstellung).

Kapitel 2

Was versteht man unter temporären Interventionen?

A. Verständnis

Der Begriff „Intervention“ lässt sich auf das lateinische Wort „intervenire“ zurückführen und bedeutet so viel wie „dazwischentreten“ oder „eingreifen“. Im urbanen Kontext finden solche Eingriffe meist im öffentlichen Raum statt. Sie können im kleinen als auch im großen Maßstab umgesetzt werden, dauerhafte Strukturen ändern oder temporäre Umnutzungen implizieren. Die Eingriffe können ungeplant, also meist von Initiativen, Bürger*innen, Vereinen etc., oder geplant, also eher von der öffentlichen Hand, durchgeführt werden (Behr & Reiner mann, 2017, S. 102f.). Mit temporären Interventionen sind Eingriffe gemeint, die nur für einen bestimmten Zeitraum existieren. Ursprünglich eigneten sich vor allem Künstler*innen und Kreative unter dem Begriff „urbane Interventionen“ vernachlässigte Stadträume auf bestimmte Zeit an. Sie verlassen bewusst geschützte Ausstellungsräume und interagieren im realen, öffentlichen und sichtbaren Raum, um unerfüllte Bedürfnisse und gesellschaftspolitische Kritik zum Ausdruck zu bringen (Behr & Reiner mann, 2017, S. 102f.). Während solche Kunstinstallationen der Sensibilisierung für bestimmte Themen dienen, können im Feld des Städtebaus mit gezielten Baumaßnahmen langfristige Veränderungen realisiert werden. Auch mit der immer lauter werdenden Forderung nach mehr Flexibilität und Innovation in der Stadtgestaltung, gewinnen temporäre Interventionen, Nutzungen oder Projekte auch zunehmend Aufmerksamkeit von Städtemacher*innen (Andres & Zhang, 2020, S. 1). Jedoch sind temporäre Interventionen keine Neuheit. Schon seit Jahrzehnten finden sie Einklang in der städtebaulichen Praxis. Die Stadt Paris zum Beispiel schüttet seit 2002 jeden Sommer das Flussufer der Seine mit Sand auf und bietet somit den Bürger*innen während der großen Ferienzeit einen Ort der Erholung (Paris Municipalité, 2022). 2005 wurde der erste Park(ing)Day in San Francisco initiiert, an dem Parkplätze temporär in einen Aufenthaltsraum umgewandelt werden. Seither wird der Park(ing)Day weltweit jährlich wiederholt (Bela, 2022). Es lassen sich in der Vergangenheit noch zahlreiche andere Beispiele für temporäre Projekte finden, deren Vielfalt bemerkenswert ist. Im Zuge dessen sind auch unterschiedliche Begriffe entstanden, die in Verbindung mit temporären Interventionen gebracht werden. Die folgende exemplarische und unvollständige Sammlung soll die Diversität und Vielfältigkeit von temporären Interventionen veranschaulichen:

- Taktischer Urbanismus
- Pop-Up
- Prototyping
- Zwischennutzung
- Interimslösung
- Straßenexperiment
- Reallabor
- Urban living labs
- Provisorium
- Informell

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

A. Verständnis

Die Begriffe zeigen, dass es sich hierbei um ein vielschichtiges, schwer definierbares Phänomen handelt. So lassen sich Phänomene wie Pop-Up-Geschäfte und Pop-Up-Radwege, Straßenfeste und Wochenmärkte, Parklets und Straßenexperimente, Kunstinstallationen aber auch Baustelleneinrichtungen oder Flüchtlingsunterkünfte unter dem Begriff von temporären Nutzungen bzw. Interventionen zusammenfassen. Sie finden nicht nur im öffentlichen Raum statt, sondern werden auch bei der Umnutzung von Gebäuden angewandt. Die Diversität und Komplexität solcher Eingriffe ist beeindruckend (Andres & Zhang, 2020, S. 3f). Das macht auch eine eindeutige Definition nahezu unmöglich. Bishop und Williams (2012) arbeiteten jedoch fünf Kriterien heraus, um dem Phänomen einen Rahmen zu geben. Sie schlagen dabei folgende Unterscheidungsmerkmale vor (Bishop & Williams, 2012):

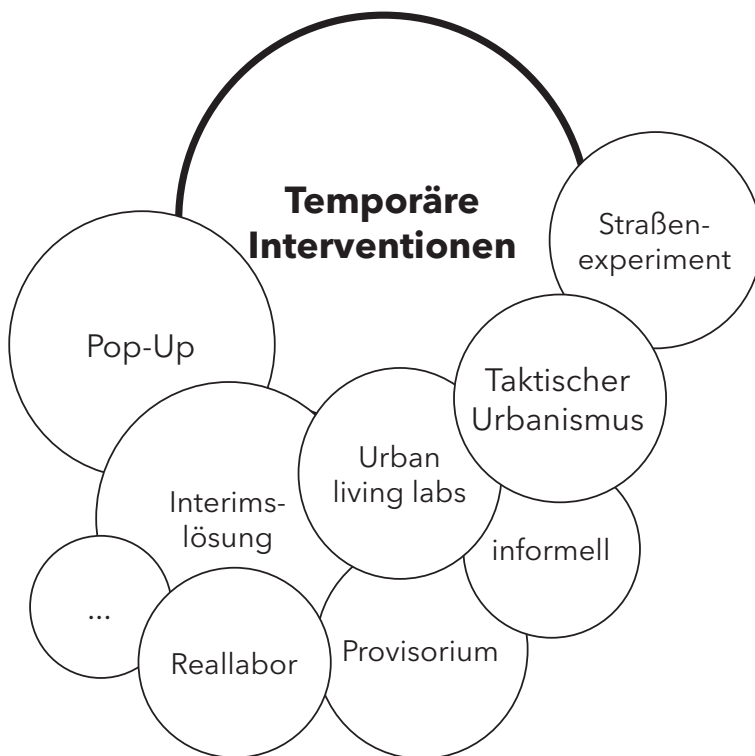
- Informell oder formell
- Geplant oder ungeplant
- Legal oder illegal
- Lang- oder kurzfristig
- Art der Finanzierung

Neben diesen Eigenschaften zeigen sich noch weitere bedeutsame Faktoren. Verschiedene Veröffentlichungen unterscheiden zwischen Top-Down- und Bottom-Up-Prozessen (Andres & Zhang, 2020, S. 2f.). Ersteres beschreibt Interventionen, die von oben herab initiiert und durchgeführt werden. Dahinter stehen in der Regel diejenigen, die über die notwendige Entscheidungsmacht verfügen. Das können (Stadt-)Entwickler*innen, Behörden, Politiker*innen, Investor*innen oder einflussreiche Personen und Organisationen aus Wirtschaft und Wissenschaft sein. Geprägt ist der Prozess von seinem formalen und geplanten Ablauf (Andres & Zhang, 2020, S. 2f.). Zweiteres entsteht von unten aus der Zivilgesellschaft heraus und ist außerhalb des formalen Rahmens verortet. Einzelpersonen, gemeinnützige Organisationen oder Kollektive reagieren eher spontan und ungeplant auf unerfüllte Bedürfnisse. Damit durchbrechen sie oftmals das Gewohnte und fordern herkömmliche, formale Planungsprinzipien heraus (Andres, 2013; Haydn, Temel, & Arlt, 2006; Oswalt, Overmeyer, & Misselwitz, 2013; Tonkiss, 2013). Doch oftmals vermischen sich auch die beiden Methoden, sodass eine eindeutige Einordnung nicht möglich ist. Darüber hinaus sind temporäre Nutzungen auch deshalb so diffus und variabel, da sie stark von ihrem lokalen Kontext abhängig sind. Dazu zählen wirtschaftliche, politische, soziale, gesellschaftliche und geografische Faktoren. Bedingungen, Akteur*innen und Dynamiken sind vielfältig – die Orte sind von ihrer individuellen Eigenart geprägt (Hahne, 2021, S. 312-314; Andres & Zhang, 2020, S. 3f). Temporäre Interventionen im städtischen Kontext zielen darauf ab, gewohnte, unangefochtene Strukturen aufzubrechen und andere Nutzungen im öffentlichen Raum aufzuzeigen. Sie sollen Verhaltensveränderungen anregen und eingefahrene Denkmuster herausfordern. Eine alternative Stadtgestaltung wird auf Augenhöhe mit Bürger*innen und unter Einbezug deren Bedürfnisse experimentiert. Dadurch können auch neue Erkenntnisse

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

A. Verständnis

gewonnen und bestehende Vorschriften angepasst werden (Behr & Reiner mann, 2017, S. 103f.). In den letzten Jahren entwickelten sich temporäre Projekte zu einem globalen Trend, der immer mehr Interesse auf sich zieht. Auffallend dabei ist, dass temporäre Nutzungen zunehmend auch als politisches Steuerungs- und Entwicklungsinstrument eingesetzt wird (Behr & Reiner mann, 2017, S. 95-103). Daher stellt sich die Frage, was wir von temporären Interventionen lernen können, um eine alternative, krisengerechte Stadtentwicklung zu praktizieren.

**Abbildung 4**

Temporäre Interventionen und ihre Erscheinungsformen (eigene Darstellung).

B. Praxisbeispiele

Im folgenden werden Beispiele für temporäre Interventionen in verschiedenen Ländern vorgestellt. Dadurch soll das Verständnis solcher Projekte verbessert werden. Außerdem zeigen die Beispiele auch die Varianz solcher Interventionen. Sie geben einen Überblick darüber, wie unterschiedlich die Prozesse ablaufen können und wodurch diese beeinflusst werden.

Piazze Aperte, Mailand

Wohltätigkeitsorganisationen unterstützen die Stadtverwaltung

Das Programm „Piazze Aperte“ wurde von der Stadtverwaltung Mailand in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Mobilität und Umwelt initiiert. Unterstützt wurde die Stadt dabei von *Bloomberg Associates*¹ sowie die *Global Designing Cities Initiative*², die mit viel Erfahrungen und fachspezifischen Wissen hinsichtlich temporären Umnutzungen die Stadt in ihrem Vorhaben bestärken. Diese Konstellation ist eher der Top-Down-Methode zuzuordnen, wo der Impuls der Umnutzung von der öffentlichen Seite kommt. Wie der Name bereits verrät, ist das oberste Ziel des Programms, durch die Reaktivierung und Umnutzung von Flächen, offene Plätze (italienisch: Piazze aperte) für alle zu schaffen (Agenzia Mobilità Ambiente Territorio, 2022, S. 9). Dafür wird die Strategie verfolgt, auf Straßen- und Parkflächen alternative Nutzungen zu ermöglichen. Orte mit hoher Aufenthaltsqualität sollen zum Verweilen einladen, soziale Interaktionen stärken und lokale Treffpunkte schaffen. Gleichzeitig sollen nachhaltige Mobilitätsformen, wie das Zufußgehen und Radfahren gefördert und eine Alternative zum Auto geschaffen werden. Dadurch können auch gesundheits- und klimaschädliche Emissionen des motorisierten Verkehrs reduziert werden (Agenzia Mobilità Ambiente Territorio, 2022, S. 4-10).

Taktischer Urbanismus mit Langzeitperspektive

Dabei setzt „Piazze Aperte“ auf taktischen Urbanismus, der von schnell realisierbaren, kostengünstigen, jedoch hochwirksamen Maßnahmen gekennzeichnet ist, bevor in permanente Lösungen investiert wird. Das mailändische Programm unterteilt den taktischen Urbanismus in fünf Schritte. Zu Beginn erfolgt eine Analyse der städtebaulichen und verkehrsinfrastrukturellen Gegebenheiten sowie die Erarbeitung eines ortsangepassten Entwurfes. Im nächsten Schritt wird innerhalb weniger Wochen die Umgestaltung mittels schnell umsetzbaren und kostengünstigen Maßnahmen realisiert. Während des Experiments

1 Bloomberg Associates ist die Beratungsfirma der Wohltätigkeitsorganisation von Bloomberg Philanthropies. Mit dem Ziel Antworten auf die Herausforderungen in den Städte zu finden, arbeitet Bloomberg Associates kostenlos mit Stadtverwaltungen auf der ganzen Welt zusammen (mehr Informationen unter: <https://associates.bloomberg.org/about/>).

2 Die Global Designing Cities Initiative (kurz: GDCI) Teil der Rockefeller Philanthropies – eine gemeinnützige Organisation, die Spender*innen beraten und das Geld verwalten. Mit dessen Unterstützung verfolgt die GDCI die Mission, die Straßen in den Städten zu transformieren (mehr Informationen unter: <https://globaldesigningcities.org/about-gdci/>).

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

werden Nutzung und Verkehrsströme beobachtet. Mögliche Konflikte oder Verbesserungsvorschläge können dann bei der Planung der dauerhaften Umstrukturierung miteinbezogen werden. Letzter Schritt ist schließlich der permanente Umbau (Agenzia Mobilità Ambiente Territorio, 2022, S. 16).

Kooperationen und gemeinsame Verwaltung

Kooperationsvereinbarungen werden als schriftliches Instrument eingesetzt, um die Ziele, Absichten und erwartete Ergebnisse festzulegen. Ergänzend dazu verfolgt eine „Corporate Maintenance“ das Prinzip des gemeinschaftlichen Kümmerns. Darüber können verschiedenste Akteur*innen mit der Stadtverwaltung zusammenarbeiten, um so die Pflege, Instandhaltung, Verwaltung und Entwicklung von gemeinschaftlichen Gütern zu organisieren. Aktive Bürger*innen, Initiativen, Organisation, Institutionen und noch viele mehr können so am Gestaltungs-, Entwicklungs- und Umsetzungsprozess mitwirken. Dadurch soll auch das gesellschaftliche Engagement angeregt, ein Gefühl der Zugehörigkeit geschaffen und das Bewusstsein für urbane Räume gestärkt werden (Agenzia Mobilità Ambiente Territorio, 2022, S. 20).

Fazit: Von temporär zu dauerhaft

Insgesamt wurden mit diesem Programm bis Mai 2022 fast 40 „offene Plätze“ geschaffen. Das entspricht 22.000m², die den Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und damit auch der Qualität der Stadt zugutekommt. Nachdem die Strategie in den Jahren 2018 und 2019 erfolgreich getestet wurde, rief die Stadt dazu auf, weitere Orte für neue Plätze vorzuschlagen. Auch wenn Anpassungen vorerst temporär und provisorisch durchgeführt wurden, ist eine dauerhafte Umnutzung von Beginn an vorhergesehen. Die schnell realisierbaren Maßnahmen ermöglichen sofort wirksame Veränderungen im kleinen Maßstab. Das Modell zeigt damit auch seine Wirksamkeit. In weniger als 100 Tagen konnten mit Hilfe von bunten Farben und Stadtmobiliar Anpassungen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität vorgenommen werden. Gleichzeitig wurde auch eine längerfristige Lösung mitgedacht, die nun im engen Austausch mit der Bevölkerung umgesetzt wird (Caja Michele, 2022).

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

Piazze Aperte**Ausgangssituation:** Offene Plätze für Alle schaffen**Ziel:** Reaktivierung und Umnutzung von Flächen, um offene Plätze für alle zu schaffen**Initiator*innen:** Stadt mit Unterstützung einflussreicher Organisation/Initiative**Verfahren:** Top-Down**Materialien/Umsetzung:** Farbe, Mobiliar (Bänke, Tische, Stühle, Fahrradständer sowie aktive Elemente wie Tischtennisplatten)**Besonderheiten:** Von Beginn an dauerhafte Nutzung mitgedacht: temporäre Umgestaltung wird in die dauerhafte Nutzung überführt (Langzeiteffekt); Kooperationsvereinbarungen sichern die Ziele und Absichten; Prinzipien des gemeinschaftlichen Kümmerns sichern Instandhaltung; Einbezug der Bürger*innen



Abbildung 5

Vor der Maßnahme wurde der Platz als Parkplatz verwendet (Quelle: Milano Post)

Abbildung 6

Bunte Punkte auf dem Boden kennzeichnen den Bereich (Quelle: www.zero.eu)

Abbildung 7

Der Piazza Dergano verwandelt sich zu einem belebten Treffpunkt (Quelle: www.zero.eu)



Abbildung 8

Via Spoleto / Via Venini
(Quelle: Comune di Milano)

Abbildung 9

Piazze Minniti (Quelle:
Camilla Falsini e Jungle)

Abbildung 10

Piazzale Bacone (Quelle:
Comune di Milano)

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

Mapocho pedaleable, Santiago, Chile

Bürgerliches Engagement für die Rückgewinnung des Flussufers

Zwei ehemalige Architekturstudierende der Universidad Católica entwickelten 2011 unter dem Namen „Mapocho Pedaleable“ die Idee, das Flussbett des Rio Mapocho in eine städtische Rad- und Fußverbindung zu transformieren. Ein Kurzfilm, der zeigte, wie vier Radfahrer*innen an dem Ufer entlang radeln, erhöhte durch die Veröffentlichung in den sozialen Medien die Aufmerksamkeit für die Idee. Daraus entstand die Initiative, die von dem Zentrum der öffentlichen Politik der Universidad Católica (CPP) und von den ehemaligen Bürgermeister*innen von Santiago und Providencia institutionelle Unterstützung erhalten haben. Es entwickelte sich eine starke Zusammenarbeit zwischen der bürgerlichen Initiative und den institutionellen Organisationen, die sich in zwei Bestandteile aufgliedern lässt. Ein Teil befasste sich damit, wie das Flussbett langfristig in einen öffentlichen Raum transformiert werden kann. Ein anderer Teil entwickelte Ideen, wie mittels Veranstaltungen der Raum temporär umgenutzt werden kann (Marisol García González, 2020, S.169-172).

Die Organisation Pedaleable und das Kollektiv Muévete arrangierten mit der Unterstützung der Gemeinde im Jahr 2013 die eintägige Veranstaltung „Yo Vivo Mapocho“, bei der sie den rückeroberten Raum am Flussufer zugänglich machten. Provisorische Zugänge und verschiedene Aktivitäten luden 4.000 Bürger*innen dazu ein, sich den Raum anzueignen. Diese Aktion wurde in den nächsten beiden Jahren wiederholt und generierte immer mehr Strahlkraft: Der Gouverneur der Metropolregion sicherte zu, die langfristige und dauerhafte Transformation des Flussraumes zu einem öffentlichen Raum voranzutreiben. Ein weiterer Meilenstein war die Austragung des fünften World Bike Forums im Jahr 2016 an dem Flussufer des Mapochos. Hierfür wurde ein Abschnitt entlang des Ufers asphaltiert, um das Radfahren attraktiv zu gestalten. An sechs aufeinanderfolgenden Tagen belebten ca. 60.000 Menschen den Raum (Marisol García González, 2020, S. 171–175).

Unter dem Einfluss politischer Stimmungen

Der politische Rückhalt brachte das Projekt weiter voran. Die zuständigen Ministerien übernahmen die Verantwortung für die Konzeption und kümmerten sich um die Prozesse, die für die dauerhafte Umnutzung erforderlich waren. Gleichzeitig ermöglichte eine Interimslösung die Öffnung des Raumes. Zunächst schien die Finanzierung der langfristigen Planung gesichert. Der Wechsel in der Verwaltung im März 2018 bremste den Prozess jedoch aus. Die regionale Stadtverwaltung betrachtete die öffentliche Finanzierung als unverhältnismäßig und forderte den Stopp der Ausschreibung. Durch zahlreiche Aktionen und Kampagnen aktivierten die Initiator*innen die Zivilgesellschaft und erhöhte den Druck auf die Politik. Im Januar 2020 genehmigte der Regionalrat der Stadtverwaltung ein Budget von knapp 100.000 US-Dollar, mit denen der Zugang zum Fluss auch während des Planungs- und Umsetzungsprozesses ermöglicht wurde. Im Laufe des Jahres 2022 soll noch mit dem endgültigen Bau des Projektes begonnen werden (Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, 2021).

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

Fazit: Gesellschaftlicher Wille unter politischem Einfluss

Der langwierige Prozess der Umgestaltung hebt den Einfluss der politischen Sphäre und deren Machtverhältnisse hervor. Über den gesamten Zeitraum hinweg sind Verschiebungen der politischen Interessen erkennbar. Das wirkte sich auch maßgeblich auf die Durchschlagskraft der zivilen Organisationen aus. In dem Zeitraum, in denen diese Unterstützung von der öffentlichen Seite bekamen, machte das Projekt große Fortschritte. Während sich die politische Stimmung änderte, geriet das Projekt ins Stocken. Jedoch zeigt das Beispiel auch, dass Engagement, Aktivismus, Kontinuität, Willenskraft und Ausdauer der Bürger*innen und Zivilorganisationen Entscheidungsträger*innen beeinflussen können. Das eigenständige, selbstorganisierte Starkmachen für die Ziele und Bedürfnisse eröffnete der aktiven Bevölkerung Handlungsspielraum.

Mapocho Pedaleable

Ausgangssituation: Verfall des Flussufers, keine Nutzungen

Ziel: Transformation des Flussbetts zu einer städtischen Rad- und Fußwegverbindung

Initiator*innen: zivilgesellschaftlicher Zusammenschluss

Verfahren: zu Beginn eine Bottom-up-Bewegung

Material/Umsetzung: abnehmbare Rampen, Asphaltierung, Image-Video

Besonderheiten: ausdauerndes, starkes Engagement der Bürger*innen, die Druck auf Entscheidungsträger*innen ausüben, öffentliche Unterstützung unter dem Einfluss politischer Stimmungen; Interimslösung als Auslöser für anschließende, großformatige Umplanung



Abbildung 11

Radfahrer*innen versammeln sich am Flussufer (Quelle: flickr/Ignacio Abé)

Abbildung 12

Radfahrer*innen erobern das Flussufer (Quelle: flickr/ Ignacio Abé)

Abbildung 13

Durch die Öffnung erfährt das Flussufer eine Wiederbelebung (Quelle: flickr/ Ignacio Abé)

Abbildung 14

Abnehmbare Rampen machen das Flussufer zugänglich (Quelle: flickr/ Ignacio Abé)



Abbildung 15

Das Flussufer wird für die sechstägige Nutzung vorbereitet. Anlass ist das 5. Fahrradweltforum 2016. (Quelle: Carlos Hevia Riera)

Abbildung 16

Vorübergehende Öffnung des Flussufers (Quelle: peadeable.org)

Abbildung 17

Geplante Verbindungsachse entlang des Flusses (Quelle: peadeable.org)

Abbildung 18

Planungen für eine dauerhafte Umnutzung des Flussufers (Quelle: peadeable.org)



Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

Congress Square Parc, Portland

Congress Square Parc unter wirtschaftlichem Druck

Bereits in den 1980er und 1990er Jahren wurde der Congress Square Park, der im Zentrum des Kunstviertels von Portland liegt, von gemeinnützigen Organisationen programmiert. Tänze, Filme und Konzerte aktivierten den Ort. Er entwickelte sich zu einem Treffpunkt für die Stadtbewohner*innen und stärkte die Identität des Viertels. Jedoch verringerten sich Anfang der 2000er Jahre die Investitionen und das Programm löste sich auf. Mit dem Verschwinden der Aktivitäten verlor der öffentlichen Raum auch seine Attraktivität für die Stadtbevölkerung. Er war vom Zerfall bedroht. Anstatt sich jedoch auf eine Reaktivierung des Ortes zu konzentrieren, beabsichtigte die Stadt die Fläche zu verkaufen und zu bebauen (Cronstein & LaCasse, 2014). Kurz bevor die Verwaltung im Jahr 2014 das Grundstück veräußern wollte, um dort ein Veranstaltungszentrum entstehen zu lassen, schaltete sich die Bevölkerung dazwischen (Project for Public Space, 2015; Randy Billings, 2013). Die geplante Transaktion des Grundstücks, um dieses profitabel zu entwickeln, diente als Symbol für die Priorisierung einer wirtschaftsorientierter Entwicklung der Stadt (Byrne, 2016).

Widerstand gegen Kommerz

Anwohner*innen und lokale Geschäftsinhaber*innen, aber auch andere interessierte Personen gründeten die Organisation „Friends of Congress Square Parc“. Sie sahen das große Potenzial des Platzes und seine wertvolle Bedeutung als öffentlicher Raum (Cronstein & LaCasse, 2014). Um den Verkauf zu verhindern, setzte sich die Organisation für ein Referendum ein. Dieses soll verfahrensrechtlichen Schutz für 35 stadteigene Grundstücke sichern, sodass nur mit der Zustimmung der Land Bank Commission und der Mehrheit der Stadträte ein Gebiet kommerziell entwickelt werden kann. Die gesammelten Unterschriften reichten für die Durchsetzung des Referendums aus. Der Verkauf wurde verhindert (Byrne, 2016).

Zusammen eine Perspektive entwickeln

Die Organisation entschloss sich dazu, den Senior Vice Präsident von *Project for Public Spaces*¹ (kurz: PPS), Ethan Kent, einzuladen. Gemeinsam mit ihm und den Vertreter*innen der Behörden und Institutionen besichtigten sie den Platz und sprachen über mögliche Entwicklungen. Gleichzeitig bemühte sich das Planungsamt der Stadt Portland darum, die Vorstellungen und Wünsche der Bevölkerung für den Congress Square Parc abzurufen. Ausgestattet mit zahlreichen Ideen, befasste sich die Initiative damit, wie erste Vorschläge möglichst schnell umgesetzt werden können. Da sie wussten, dass sie nicht viel Zeit hatten, ließen sie sich von den Arbeiten Project for Public Space inspirieren und entdeckten die Interventionen mit den Prinzipien „Lighter, Quicker, Cheaper“ (Cronstein & LaCasse, 2014).

¹ Project for Public Spaces ist eine gemeinnützige Organisation, die mittels Place Marketing und in Zusammenarbeit mit lokalen Akteur*innen und Behörden öffentliche Räume schafft und zugänglich für alle gestaltet (mehr Informationen unter: <https://www.pps.org/>)

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

Schnelle Reaktivierung mit sozialer Wirkkraft

Letztendlich schafften die *Friends of Congress Square Parc*² es, den Platz mit beweglichen Mobiliar, W-LAN und einem Imbiss auszustatten. Er erlebte eine Reaktivierung. Die Stadtbewohner*innen genossen die Möglichkeit, sich draußen aufzuhalten, einen Kaffee zu trinken oder Nachbarn zu treffen. Ergänzend dazu wurden Veranstaltungen wie z.B. Swing Dance mit Live-Band oder die Übertragung der Fußballweltmeisterschaft auf dem Platz ausgetragen. Diese Aktionen stärken auch den gesellschaftlichen Zusammenhalt. Sie ermöglichten, dass Menschen mit unterschiedlichem Alter und ethnischer Zugehörigkeit zusammenkommen und miteinander feiern. Damit erreichte die Intervention auch eine bedeutsame, soziale Dimension. Die Initiative tauschte sich mit Project for Public Space aus, um über dauerhafte Lösungen und die künftige Zusammenarbeit mit der Stadt nachzudenken. Denn die „Light, Quick, Cheap“-Interventionen waren ein voller Erfolg. Tatsächlich leben im Umkreis von fünf Gehminuten 10.000 Menschen, für die der Platz zum alltäglichen, zentralen Aufenthaltsort geworden ist. Hier können sie ihr Bedürfnis nach Erholung, Interaktion oder Inspiration nachgehen (Cronstein & LaCasse, 2014).

Dauerhafte Transformation

2015 erhielt die Organisation eine Förderung von 100.000 Dollar, um die Interventionen und Veranstaltungen aufrecht zu erhalten (LaCasse, 2015; pressherald, 2015). Parallel ruft die Stadt Ende des Jahres 2015 Künstler*innen und Designteams dazu auf, Ideen für die dauerhafte Neugestaltung des Platzes einzureichen. Dabei soll eine öffentliche Kunstinstallation als Herzstück des Platzes in die Gestaltung integriert werden (Byrne, 2016). Im September 2016 hat der Ausschuss für öffentliche Kunst in Portland vier Künstler*innen nominiert, die mit dem WRT Design Team den Platz konzeptionierten. Ab diesem Zeitpunkt begannen die Planungen für die permanente Umgestaltung des Congress Square Parcs. 2022 laufen bereits die Bauarbeiten und bis 2024 soll die Fertigstellung erfolgen (Ohm, 2022).

Fazit: Wird die dauerhafte Umnutzung dem aktuellen Charakter gerecht?

Rückblickend zeigt das Projekt, dass sich der Kampf um den Platz ausgezahlt hat. Besonders die schnell umgesetzten Maßnahmen, wie bewegliches Mobiliar oder Veranstaltungen, machten die Qualitäten des Ortes erlebbar. Dadurch schlossen die Menschen den Platz in ihr Herz und waren bereit, sich dafür einzusetzen. Ihr Aktivismus wirkte sich auch auf die weitere Entwicklung des Platzes aus, sodass heute anstatt eines Veranstaltungsgebäudes ein Platz für Menschen entsteht. Stellt sich nur die Frage, ob die permanente Lösung mit

² Friends of Congress Square Parc ist ein Zusammenschluss aus Freiwilligen, die sich für den Erhalt des Congress Square Parcs einsetzen. Sie möchten ein Ort schaffen, an dem sich alle zugehörig fühlen, etwas bewegen und gemeinsame Erfahrungen sammeln können, sodass sie einen Beitrag für eine gerechte, resiliente und pluralistische Stadt leisten (mehr Informationen unter: <https://congresssquarepark.org/about/>)

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

aufwendiger Kunstinstallation die gleiche, anziehende und einladende Atmosphäre schafft, wie die kleinräumigen, unaufgeregten Interventionen. Oder verleiht die kostspielige Umgestaltung dem Platz eher einen exklusiven Charakter?

Congress Square Parc

Ausgangssituation: öffentliches Grundstück unter dem Einfluss wirtschaftlicher Interessen; großer Widerstand in der Bevölkerung, das Grundstück im wirtschaftlichen Sinne an Investor*innen zu veräußert

Ziel: Erhalt des Raumes als Aufenthaltsfläche und Treffpunkt für Anwohner*innen

Initiator*innen: zivilgesellschaftlicher Zusammenschluss

Verfahren: zu Beginn überwiegend eine Bottom-up-Bewegung

Materialien/Umsetzung: Anwendung des Prinzips „lighter, quicker, cheaper“ (einfache Maßnahmen wie Stühle, W-LAN-Zugang, Food-Truck, Sonnenschirme und Veranstaltungen)

Besonderheiten: Beteiligung einer gemeinnützigen Organisation (PPS); starkes Engagement in der Bevölkerung; politisch und gesellschaftlicher Diskurs mit hoher medialer Aufmerksamkeit; temporäre Nutzungen als Auslöser für dauerhafte Planungen



Abbildung 19

Die «Friends of Congress Square Parc» bereiten den Platz vor (Quelle: Friends of Congress Square Parc)

Abbildung 20

Mit dem Prinzip «lighter, quicker, cheaper» aktiviert der Verein den Platz (Quelle: Friends of Congress Square Parc)



Abbildung 21

Veranstaltungen auf dem Platz ziehen Menschen an
(Quelle: Friends of Congress Square Parc)

Abbildung 22

Der Congress Square Park 2016 (Quelle: Brianna Soukup/Staff Photographer)

Abbildung 23

Neue Planung für den Congress Square Parc (Quelle: kmdg utile)

Abbildung 24

So könnte die Umgestaltung des Platzes aussehen
(Quelle: kmdg utile)



Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

Pop-Up-Radweg, Berlin

Corona-Krise als Anlass für schnelles Umsetzen

Felix Weisbrich, Leiter des Straßen- und Grünflächenamts des Berliner Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, sah die Sicherheit der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden während der Pandemie doppelt gefährdet. Zum einen entstanden durch die erhöhte Frequentierung gefährliche Situationen, wenn z.B. Radfahrende auf Fußwege ausweichen mussten. Zum anderen wurde die Vorgabe, 1,5 m Abstand zur nächsten Person einzuhalten, um das Infektionsgeschehen zu reduzieren, zur Herausforderung (Jacobs, 2020a). Diese Beobachtungen brachten Felix Weisbrich zu dem Entschluss, dass die Infrastrukturen nicht pandemieresilient sind. Gleichzeitig war pandemiebedingt ein vorübergehender Rückgang des motorisierten Individualverkehrs zu beobachten. Damit war eine situative Neuaufteilung der Flächen möglich, ohne unververtretbare Beeinträchtigungen befürchten zu müssen (mobycon, 2020, S. 9). Diese besondere Situation motivierte Felix Weisbrich zum Handeln. Er stellte den Kontakt zwischen anordnender (Senat) und ausführender (Bezirk) Ebene her. Im gemeinsamen Austausch erarbeiteten sie ein Pilotprojekt, welches eine vorübergehende Einrichtung von Radstreifen zum Ziel hatte (Köhler, Weisbrich, & Broymann, 2020). In der Pressemitteilung des Senats hieß es, dass damit die Kapazitäten der Radverkehrsinfrastruktur erhöht, die Verkehrssicherheit verbessert und mit geltenden Vorgaben zum Infektionsschutz kombiniert werden sollen. Daraufhin entstand innerhalb von wenigen Tagen der erste temporäre Radstreifen am Halleschen Ufer vom Halleschen Tor bis Köthener Straße / Mendelssohn-Bartholdy-Park (Thomsen, 2020).

Die Berliner Zutaten der Realisierung

Um den Pop-Up-Radweg zu realisieren, spielten standardisierte Planungsvorgaben, die von der Abteilung für Verkehrsmanagement der Berliner Senatsverwaltung erarbeitet wurden, eine wichtige Rolle. Diese wurden bereits vor Pandemiebeginn entwickelt, um verwaltungstechnische Prozesse zu beschleunigen und erleichtern nun die Suche nach geeigneten Straßen für Pop-Up-Radwege (Köhler et al., 2020; mobycon, 2020, S. 10). Doch neben den verkehrstechnischen Anforderungen war auch der politische Wille ein ausschlaggebender Faktor. So berichtet Felix Weisbrich, dass durch enge Zusammenarbeit und agile Verwaltungsverfahren herkömmliche Planungs- und Umsetzungsprozesse auf zwei Wochen reduziert werden konnte. Essentiell ist dabei die Kooperation zwischen dem Senat, der als anordnende Ebene agiert, und der Bezirksverwaltung als Baulastenträger (Köhler et al., 2020). Ohne eine klare Priorisierung des Projektes, die Standhaftigkeit und Entschlossenheit der beteiligten Politiker*innen und Entscheidungsträger*innen wäre das Pilotprojekt nicht möglich gewesen. Ergänzend dazu, haben bereits existierende Planungen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur geholfen, die Pop-Up-Radwege durchzusetzen. Denn für diese Bereiche herrschte bereits Übereinstimmung darüber, dass der Radverkehr gefördert werden muss. Felix Weisbrich und Peter Broymann von den zuständigen Berliner Verwaltungsinstanzen betonen, dass dies keine Grundvoraussetzungen sind. Die Umsetzung der temporären Radstreifen beruht lediglich auf der Straßenverkehrsordnung (§45). Damit kann

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

prinzipiell jede Kommune Pop-Up-Radwege einrichten, jedoch müssen die jeweiligen lokalen Gesetze und Vorgaben berücksichtigt werden (Köhler et al., 2020).

Rechtliche Unsicherheit als Bestandteil von neuen Methoden

Dennoch bestanden auch Unklarheiten hinsichtlich der Rechtssicherheit von Pop-Up-Radwegen. Ein AfD-Politiker klagte gegen die temporär eingerichteten Radstreifen und beantragte deren Rückbau. Das Verwaltungsgericht Berlin gab dieser Klage zunächst recht und beschloss damit den Rückbau der Pop-Up-Radwege. Ausschlaggebender Grund war, dass eine ausreichende Begründung der konkreten Gefahrenlage fehlte (Einstweiliger Rechtsschutz gegen temporäre Einrichtung eines Radwegs, 2020). Gegen diesen Beschluss legte die Senatsverwaltung bei der nächsthöheren Instanz Beschwerde ein. Mit der Nachreichung von Zahlen und Statistiken belegten sie die Gefahrenlage, sodass das Oberverwaltungsgericht die Entscheidung des Verwaltungsgerichts als fehlerhaft beurteilte. Infolgedessen durften die Pop-Up-Radwege rechtmäßig bestehen bleiben (Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, 2022).

Abhängigkeit vom örtlichen Kontext

Die temporären Radwege zeigten schnell positive Effekte: Es wurden Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen, die Attraktivität und Sicherheit erhöht und Themen wie Verkehrswende und Flächenverteilung ins gesellschaftliche und politische Bewusstsein gerückt (Broytman et al., 2020). Zudem wurden einige der temporären Radstreifen bereits in die dauerhafte Umnutzung überführt (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, 2021). Das neuartige, beschleunigte Verfahren machte andere Bezirke, Kommunen und Städte neugierig. Dennoch zeigte sich auch, dass die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen nicht in allen Städten so erfolgreich verläuft. In Nürnberg und Stuttgart zum Beispiel fand die Einrichtung von temporären Radstreifen wenig Anklang. Die Nürnberger Presse veröffentlichte Artikel, in denen die Pop-Up-Radwege eher kritisch und ernüchternd beleuchtet werden. Eine wirksame Durchschlagskraft hinsichtlich dauerhafter Umnutzung ist nicht ablesbar (Jochum, 2020; Puschner, 2020; Seuß, 2020). Das lässt sich auf den konkreten, örtlichen Kontext zurückführen. So hängt vieles davon ab, ob lokale Politiker*innen die Förderung des Radverkehrs durch Pop-Up-Radwege unterstützen. Auch die Akzeptanz und Nutzung der Maßnahme ist nicht nur von den Bürger*innen, sondern auch von den räumlichen und verkehrstechnischen Verhältnissen vor Ort abhängig. Die Wirksamkeit solcher Interventionen steht immer im engen Zusammenhang mit der örtlichen Eigenart (Hahne, 2021, S. 314f.).

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

B. Praxisbeispiele

Pop-Up-Radwege

Ausgangssituation: Coronakrise sorgt für einen Anstieg der Radnutzer*innen

Ziel: kurzfristige Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

Initiator*innen: Stadtbezirk

Verfahren: Top-Down

Materialien/Umsetzung: Farbmarkierungen, Schilder, Baustelleneinrichtungen

Besonderheiten: Standardisierte Planungsvorgaben als Grundlage, Materialien zur Umsetzung bereits vorhanden; Mut und Wille zur Umsetzung trotz rechtlicher Unsicherheiten; Entscheidungskompetenzen überwiegend beim Initiator selbst sowie Rückhalt in der Verwaltung



Abbildung 25

Schnell umsetzbare Farbmarkierungen auf der Straße kennzeichnen die provisorischen Radwege (Quelle: Jacobs, 2020 ©dpa/ZB)

Abbildung 26

Pop-Up-Radweg, Kreuzberg, Berlin (Quelle: Auto-Medienportal.Net/ADFC)

Abbildung 27

Baustellenbaken grenzen den Radweg vom Straßenverkehr ab (Quelle: Thomas Schubert)

C. Chancen und Risiken

Im folgenden Abschnitt werden die Chancen und Risiken temporärer Interventionen diskutiert, um ihre Rolle in städtische Planungs- und Umsetzungspraxis besser einordnen zu können. In diesem Kapitel soll aufgezeigt werden, welches Potenzial sich hinter dem Einsatz von Experimenten im öffentlichen Raum verbirgt und welche Bedeutung ihnen im Angesicht von krisenhaften Zeiten zukommt. Temporäre Interventionen werden in den letzten Jahren von Stadtentwickler*innen, Urbanist*innen aber auch im Bereich der Governance als innovativer, vielversprechender Ansatz gelobt (Andres & Kraftl, 2021, S. 1238; Madanipour, 2017, S. 1-5). Anwendung findet diese Praxis vor allem auf Quartiersebene, sodass öffentliche Räume neu interpretiert, reaktiviert, umgenutzt und auch soziale, kulturelle, ökonomische und ökologische Aspekte beeinflusst werden. Aber es gibt auch eine Kehrseite der Medaille, die nicht verdrängt werden darf, sondern in das Bewusstsein gerufen werden muss. Nur mit dem Wissen über die Risiken, können diese auch im jeweiligen, individuellen Prozess miteinbezogen und durch Gegenmaßnahmen gemildert werden.

Die folgenden Chancen und Risiken von temporären Maßnahmen haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie geben lediglich einen Überblick über mögliche, positive Effekte und Potenziale sowie über potenzielle Gefahren.

Chancen

Offenheit, Produktivität, Fehlertoleranz

Die Idee von temporären Interventionen ist das Aufbrechen von gewohnten Strukturen. Dabei verfolgen sie jedoch nicht den Anspruch, einen bestimmten Endzustand zu erreichen. Diese Offenheit ermöglicht das Experimentieren, Probieren und Korrigieren von alternativen Nutzungen (Behr & Reiner mann, 2017, S.101f.). Dadurch kann eine neue Perspektive eingenommen und neues Wissen über den Ort und seine Veränderungsmöglichkeiten produziert werden. Das aktive Experimentieren hilft dabei, vertrackte Probleme, unvorhersehbare Auswirkungen und Verhaltensveränderung aufzudecken, die bei einer reintheoretischen Planung womöglich unter den Tisch fallen würden (Hahne, 2021, S. 312). Diese Produktivkraft verringert auch Fehlplanungen: Kosten- und ressourcenintensive Planungen können vor ihrer dauerhaften Umsetzung überprüft und bei Bedarf angepasst werden. So können auch Mehrkosten durch aufwendige Korrekturen im Nachgang vermieden werden. Beispielsweise werden bei der Einrichtung von autofreien Quartieren zunächst auf bestimmte Zeit Straßenabschnitte gesperrt, um herauszufinden, wie sich dieser Eingriff auf die Verkehrsströme auswirkt. Der Testlauf zeigt, ob sich die Verkehrsbelastung womöglich in anderen Straßen intensiviert (Hahne, 2021, S. 308). Aber gerade auch die Stadtverwaltung kann durch temporäre Maßnahmen lernen, wie sie als Behörde systemischen Wandel anstoßen kann. Das ist deshalb von großer Bedeutung, da umfassende Transformationen nur mit der Stadtverwaltung zusammen realisierbar sind. Daher müssen auch behördliche Systeme überdacht und angepasst werden. Durch das Ausprobieren von Unbekanntem wird

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

C. Chancen und Risiken

sichtbar, wo welche Anpassungen notwendig sind (James Evans, Tomáš Vácha, Henk Kok, & Kelly Watson, 2021).

Diskurs, Sensibilisierung und Verhaltensänderungen

Temporäre Interventionen im öffentlichen Raum bringen den Vorteil mit sich, dass sie im sichtbaren, öffentlichen Raum stattfinden. In Kombination mit Veranstaltungen bzw. Ereignisse können sie die Aufmerksamkeit der Medien wecken und noch mehr Reichweite erzielen (Bertolini, 2020, S. 748). Die Sichtbarkeit, Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der urbanen Interventionen bestärken den Diskurs sowie das Bewusstsein für den Raum. Die Veränderung weckt die Wahrnehmung. Gewohntes wird durch Neues ersetzt. Dabei wird das Neue der Gesellschaft auf experimenteller, erlebbarer Weise zugänglich gemacht. Sie können den Raum neu entdecken, Anpassungen aktiv testen und ihre eigenen Erfahrungen machen. Diese Möglichkeiten können dazu anregen, das eigene Verhalten sowie festgefahrene Denk- und Gewohnheitsmuster zu hinterfragen. Es werden Verbindungen zwischen dem eigenen Verhalten und den Einfluss auf die Qualität des öffentlichen Raumes geschaffen und alternative Nutzen demonstriert (Behr & Reiner mann, 2017, S. 103f.) Durch das Erlebarmachen von Neuem können auf Probleme aufmerksam gemacht, ein Thema zur Diskussion gestellt und die eigene Meinungsbildung gefördert werden. Michael Rakowitz, ein amerikanischer Künstler, machte sich diese Eigenschaft für seine Intervention „ParaSITES“ zu nutze. Er verwendet die Abluftwärme von Gebäuden, um seine Installation aufzublasen, die einen Unterschlupf für Wohnungslose anbietet. Damit übte er Kritik an den Obdachlosen-Gesetzen in New York und visualisierte auf provokative Weise die prekären Umstände und sozialen Missstände (Behr & Reiner mann, 2017, S. 204f.) Die Pop-Up-Radwege schärften das Bewusstsein über die Flächenverteilung (Tobias Klein, Dagmar Köhler, Thomas Stein, Edwin Süselbeck, 2020, S. 20). Der Diskurs um die Mobilität und Verkehr in der Stadt spiegelt sich in den zahlreichen Berichterstattungen in den Medien wieder, in denen sich Politiker*innen, Wissenschaftler*innen, Interessenvertreter*innen oder Bürger*innen zu diesem Thema positionierten. Darauf aufbauend besteht die Chance, dass sich die Gesellschaft für ihre Meinung und Bedürfnisse stark macht und damit den Druck auf Entscheidungsträger*innen erhöht. Das wiederum begünstigt die Beschleunigung von transformativen Prozessen.

Schnelle Umsetzung, Flexibilität, Anpassung

Temporäre Maßnahmen leben davon, dass sie sich im Vergleich zu herkömmlichen Umbaumaßnahmen schnell realisieren lassen. Durch die zeitlich begrenzte Ausführung werden keine permanenten, baulichen Eingriffe vorgenommen. Viel mehr wird mit dem gearbeitet, was vorhanden ist. Flexible Ausstattungselemente und

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

C. Chancen und Risiken

Installationen sowie veränderbare Eingriffe formen den Modus, in dem gearbeitet wird (Skytt-Larsen, Busck, Lamm, & Wagner, 2022). Die Stadt Mailand etablierte mit ihrem Programm „Piazze Aperte“ innerhalb weniger Jahre zahlreiche Plätze. Dabei markierten sie auf bereits bestehenden Flächen mit bunten Farben neue Bereiche für Fußgänger*innen und ergänzten diese mit Ausstattungsmobiliar (Agenzia Mobilità Ambiente Territorio, 2022). Das Arbeiten mit dem Bestand ist auch deshalb von großer Bedeutung, da ein Großteil unserer Städte bereits gebaut ist. Außerdem werden Ressourcen immer knapper. Die Flexibilität erlaubt auch während der Projektlaufzeit Anpassungen durchzuführen. Die Fähigkeit, auf Veränderungen reagieren zu können, macht Stadträume resilienter. Sie können besser auf immer wahrscheinlichere Krisen und zunehmende Herausforderungen reagieren. Und zwar nicht erst Jahrzehnte später, sondern unmittelbar und vor Ort (Behr & Reiner mann, 2017, S. 169; Bendell, 2018, S. 22).

Kollaboration, Beteiligung und Akzeptanz

Bei der Umsetzung von temporären Interventionen können Akteur*innen aus Politik, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft aufeinandertreffen. Die Kollaboration verschiedenster Personen aus unterschiedlichen (Fach-)Bereichen, begünstigt die Etablierung fachübergreifender Netzwerke. Dabei bringen die Beteiligten unterschiedliche Expertisen und Erfahrungen mit, sodass voneinander gelernt werden kann. Es werden interdisziplinäre Verbindungen geknüpft, blinde Flecken aufgedeckt und neue Erkenntnisse geschaffen (Hahne, 2021, S. 312; Andres & Kraftl, 2021, S. 1241; Skytt-Larsen et al., 2022). Nicht selten nutzen Städte oder Bottom-Up-Initiativen die Möglichkeit, die Bürger*innen mit in den Prozess einzubeziehen. Sie sind diejenigen, die aufgrund der räumlichen Nähe besonders betroffen sind. Es werden Workshops veranstaltet und Umfragen gestartet, um die Meinung der Menschen abzufragen. Durch die Beteiligung verschiedenster Akteur*innen, können spezifische Bedürfnisse erörtert, kommuniziert und im Prozess berücksichtigt werden. So soll sichergestellt werden, dass die Veränderung mehrheitlich positiv aufgenommen wird. Damit kann die Akzeptanz und die Befürwortung der Maßnahme gesteigert werden, wodurch eine permanente Lösung wahrscheinlicher wird (siehe Kapitel 2B).

Transformative Kraft

Die (Klima-)Krisen und ihre Auswirkungen drängen zu umfassenden Anpassungsmaßnahmen, die neue, unerprobte Konzepte implizieren. Temporäre Interventionen erlauben das Erproben innovativer Umnutzungen unter realen Bedingungen. Stößt eine alternative, zunächst zeitlich begrenzte Nutzung auf breite Zustimmung und Akzeptanz, besteht die Chance zur dauerhaften Umnutzung. Werden die Mehrwerte der Intervention erlebbar, können sie eine gewisse Überzeugungskraft entwickeln. Bürger*innen aber auch Entscheidungsträger*innen machen sich für die Fortsetzung der Intervention stark. Die temporäre Nutzung stößt eine dauerhafte Umnutzung an. Diesen Prozess konnte man den Projekten „Mapocho pedaleable“ und „Congress Square Parc“ beobachten. In beiden Fällen haben temporäre

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

C. Chancen und Risiken

Umnutzungen und das andauernde zivile Engagement dazu geführt, dass letztendlich Pläne für eine langfristige, dauerhafte Umnutzungen angestoßen wurden (siehe Kapitel 2B).

Ressourcenarmes Planen und Bauen

Im Kapitel 1B wurde bereits dargestellt, dass ressourcenintensives Bauen nicht mehr zeitgemäß ist. Dabei fängt der Bau mit Planung an. Denn hier werden Menge und Material festgelegt. Neubauprojekte und Großbaustellen sind oftmals mit einem intensiven Ressourceneinsatz, zusätzlichen Flächenverbrauch- und Versiegelung verbunden. Temporäre Interventionen hingegen arbeiten aufgrund ihres temporären Charakters mit dem Bestand. Sie nutzen Bestehendes und ergänzen mit flexiblen, minimalinvasiven Elementen, um eine gewünschte Veränderung zu bewirken. Diese Strategie ermöglicht die Erprobung, wie man mit möglichst geringem Ressourceneinsatz Stadträume umgestalten und umstrukturieren kann. Bei immer knapper werdenden Ressourcen sind wir künftig möglicherweise gezwungen ausschließlich mit dem zu arbeiten, was bereits existiert. Durch die Anwendung von temporären Interventionen können wichtig Erfahrungen gesammelt und neuer Erkenntnisse darüber generiert werden, wie wir mit geringem Ressourceneinsatz unsere Städte entwickeln.

Risiken**Gentrifizierung**

Der Begriff Gentrifizierung ist auf das englische Wort „gentry“ (niederer englischer Adel) zurückzuführen. Er steht für den sozialräumlichen Prozess, bei dem Stadtbewohner*innen mit niedrigem sozio-ökonomischen Status von statushöheren Personen verdrängt werden. (Deutsches Institut für Urbanistik, 2011; Kronauer, 2018). Leerstehende Gebäude, schlechte Bausubstanz oder die Vernachlässigung und der Verfall öffentlicher Räume stellen die Ausgangslage dar. Aufwertungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen von Gebäuden oder öffentlichen Räumen sowie Veränderungen der Eigentümerstrukturen setzen den Prozess in Gang. Oftmals sind es Künstler*innen, die zunächst unattraktive Räume durch die Umwandlung in Galerien, Ateliers, Wohneigentum oder Geschäfte reaktivieren (Zukin, 2014). Dadurch wird das Viertel in ein neues Licht gerückt und erfährt mehr Aufmerksamkeit und Begierde. Der symbolischen Aufwertung folgend, steigert sich auch der ökonomische Wert des Ortes (Deutsches Institut für Urbanistik, 2011; Kronauer, 2018). Die Befürchtungen um eine Gentrifizierung traten auch bei der Umgestaltung des Zenettplatzes in München auf. Der von Parkflächen dominierte Platz wurde auf bestimmte Zeit zu einem Nachbarschaftstreffpunkt mit Mobilitätsstation transformiert (Ramisch, 2019). Einige Anwohner*innen äußerten sich besorgt darüber, dass die Umgestaltung Gentrifizierungsprozesse auslösen würde (VanHoose, Gante, Bertolini, Kinigadner, & Büttner, 2022, S. 7). Denn mit der Aufwertung des

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

C. Chancen und Risiken

öffentlichen Raumes wird eine Steigerung des Immobilienwertes und damit der Miete befürchtet. Folglich sorgen sich Anwohner*innen darüber, dass sie sich den Wohnraum nicht mehr leisten können und verdrängt werden. Abhalten ließen sich die Initiator*innen davon jedoch nicht. Bis dato gibt es auch keine Belege dafür, dass die Intervention tatsächlich eine Verdrängung herbeigeführt hätte. Anders wirkte sich die umfangreichen Begrünungsmaßnahmen in einem Genter Stadtviertel aus. Alteingesessene Bewohner*innen gerieten in Folge der städtischen Begrünung unter Verdrängungsdruck (Goossens, Oosterlynck, & Bradt, 2020). Dennoch können urbane Interventionen nicht als Wurzel von Verdrängungsprozessen beschuldigt werden. Daher sollte man sich zwar bei der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen dem Risiko der Verdrängung bewusst sein und bei Bedarf mildernde Maßnahmen entwickeln, jedoch ist Gentrifizierung ein generelles Problem, welches in seiner Ursache, nämlich dem ökonomischen Anreiz, angepackt werden muss. Nach wie vor werden Bodenpreise über Angebot und Nachfrage geregelt, obwohl Boden ein unvermehrbares, nicht reproduzierbares Gut ist. Die steigende Nachfrage nach Boden katapultiert die Bodenpreise in die Höhe. Diese Rahmenbedingungen machen Boden zu einem lukrativen Spekulationsobjekt (Vogel; Vogel, 2019). Das Problem der Gentrifizierung ist also vor allem Aufgabe der Bodenpolitik (Adrian, Bunzel, Michalski, & Pätzold, 2021, S. 80-82).

Fehlende Durchschlagskraft

Experimente im öffentlichen Raum werden in der Regel nur auf bestimmte Zeit durchgeführt. Im besten Fall erfolgt danach eine dauerhafte Umnutzung. Doch nicht immer entwickeln temporäre Interventionen eine solche Durchschlagskraft. Daher stehen sie vor der Herausforderung innerhalb ihrer Umsetzungszeit Spuren zu hinterlassen. Sie müssen einprägsame Erinnerungen und eine starke Wirkkraft entwickeln, damit sie nicht als kurzfristige Verschönerungsmaßnahme aus dem Alltag und dem Bewusstsein verschwinden (Andres & Zhang, 2020). Denn so ist es schon vielen experimentierfreudigen Initiator*innen ergangen. Die Münchner Initiative Nachhaltigkeit beabsichtige im Sommer 2021 die Schießstättstraße mit Pflanzen und provisorischen Mobiliar in einen grünen Aufenthaltsraum umzuwandeln. Eine umfangreiche Baustelleneinrichtung verhinderte die Pläne. Die Idee musste auf nur vier Parkbuchten entlang der Parkstraße zusammenschrumpfen und nach zwei Wochen schon wieder parkenden Autos weichen (Schlaier, 2021a). Auch in Wien verlief die Einrichtung temporärer Begegnungszonen anders als erhofft: Mangelhafte Gestaltung sowie fehlende Fußgängerfrequenz ließen die erhoffte Nutzungsintensität ausbleiben (Frey, Laa, & Leth, 2020). Die Ursachen sind genauso vielfältig wie die Experimente selbst: Sie finden auf lokalem, quartiersbezogenem Maßstab statt und sind daher von örtlichen Eigenarten, Netzwerken, Nutzungen und Akteur*innen abhängig. Oftmals erschweren Gesetze, Regelwerke und Verordnungen auf nationaler Ebene innovative Maßnahmen. Doch gerade der innovative, neuartige Charakter, der gewohnte Strukturen aufbricht, ist ausschlaggebend für eine nachhaltige Wirkung (Siedentop & Zimmer-Hegmann, 2020, S. 35). Diese Diskrepanz kann die Durchschlagskraft von temporären Interventionen erheblich einschränken.

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

C. Chancen und Risiken

Fehlende Rechtssicherheit

Vor allem Deutschland ist bekannt für komplexe, zeitintensive Bürokratie. Auch unsere städtischen Systeme beruhen auf zahlreiche Regelwerke, Verordnungen und Gesetze. Neben nationalen Richtlinien, wie das Baugesetzbuch oder die Straßenverkehrsordnung, gelten auch landesweite oder kommunale Vorgaben. Urbane Interventionen, die darauf abzielen umfassende Transformationen anzustoßen, widersprechen diesen Vorgaben häufig. Besonders für die Kommunen ist das ein Problem, denn sie müssen im Zweifelsfall für die Maßnahmen geradestehen. Im Gespräch mit dem Mobilitätsreferat München bewahrheitet sich diese Problematik. Ein Mitarbeiter beschreibt die Angst davor, dass jemand den Klageweg beschreitet, als andauernde Befürchtung. Zwar werden die Anordnung sorgfältig geprüft, aber ein gewisses Restrisiko würde bleiben (siehe Anhang 1B, Z. 80-82). Dass die Sorge nicht völlig unberechtigt ist, zeigt auch die Klage eines AfD-Politikers gegen Pop-Up-Radwege in Berlin. Zunächst bekam er vor dem Verwaltungsgericht Recht, wodurch große Unsicherheit ausgelöst wurde. Das Urteil des Oberverwaltungsgericht setzte das Urteil kurze Zeit später jedoch außer Kraft und das Verfahren wurde eingestellt (Berliner Morgenpost, 2020). Die Beispiele verdeutlichen, dass das Beschreiten neuer Wege an die Substanz des rechtlichen Rahmens geht.

Polarisierung und Widerstand

Experimentelle Interventionen im öffentlichen Raum zielen darauf ab, bestehende Strukturen zu verändern. Solche Störungen im festverankerten, unbestrittenen System können Gegenreaktionen in unterschiedlichem Ausmaß hervorrufen. Dies hängt von der räumlichen und zeitlichen Dimension sowie von der Eingriffstiefe (strukturelle Dimension) ab. In Anbetracht der Polykrisen ist ein unerwarteter Schock durch einen plötzlichen Wegfall von systemrelevanten Komponenten (z.B. Ressourcen, Produktionsfaktoren, Handelspartner...) wahrscheinlicher. Jedoch werden bei temporären Umgestaltungen im öffentlichen Raum die Randbedingungen vorab definiert. Dadurch erreicht man ein gewisses Maß an Kontrolle (Hahne, 2021, S. 308). Nichtsdestotrotz heizen solche geplanten Eingriffe oftmals Diskussionen an. Jedoch werden diese erst zur Gefahr, wenn sie die Lösungsfindung blockieren. Nicht selten nutzen Politiker*innen oder Organisationen die Diskussion bzw. die Intervention als Anlass, um lediglich ihre eigenen Interessen zu stärken. Sie zielen darauf ab, den Status quo zu ihren individuellen Vorteilen zu erhalten. Solche Machtspiele lenken von der eigentlichen Sache ab und riskieren eine Polarisierung und Verhärtung der Fronten (Hahne, 2021, S. 313). Der geplante Verkauf einer Teilfläche des Congress Square Park hebt exemplarisch die Komplexität der Akteur*innen-Konstellationen hervor. Während die einen die Profitsteigerung durch die Veräußerung des Grundstückes an eine ortsansässige Investmentfirma verfolgen, machen sich die anderen für die Rückeroberung des öffentlichen Raums als Treffpunkt für Anwohner*innen stark (Kapitel 2B).

Kapitel 2: Was versteht man unter temporären Interventionen?

C. Chancen und Risiken

Geringe Kalkulierbarkeit

Temporäre Maßnahmen finden in kleinem Maßstab auf Quartiersebene statt. Sie werden lokal vor Ort implementiert und sind daher dem spezifischen, unwiederholbaren räumlichen und zeitlichen Umfeld ausgesetzt. Dabei weist jeder Ort seine individuellen Eigenarten vor. Nicht nur die physisch-räumlichen Gegebenheiten unterscheiden sich von Intervention zu Intervention (Andres & Zhang, 2020, S. 3-4). Sondern mit dem Ort ändert sich auch die soziale Konstellation. Die Haltung der Anwohner*innen, die lokale Politik und ansässige Unternehmen und Organisationen beeinflussen die Experimente maßgeblich (Hahne, 2021, S. 314). Jedoch stellen sich diese Besonderheiten oftmals erst im Laufe des Prozesses heraus. Die sozialen, räumlichen, politischen und ökonomischen Netzwerke sind verstrickt und komplex. Diese vorab zu durchdringen und die Reaktionen und Auswirkungen vorherzusehen, ist unmöglich. Die Wirkung der Intervention ist also nur schwer kalkulierbar (Hahne, 2021, S. 310). Jedoch liegt das auch in der Natur von Experimenten. Diese sind schließlich dazu da, um verstrickte System zu testen, sodass neue Erkenntnisse gewonnen werden können. Der Prozess des Projekts „Mapocho pedaleable“ hebt die Beeinflussung durch die örtliche Politik und deren Machtverhältnisse hervor. Die Verschiebungen von politischen Interessen wirkte sich maßgeblich auf die Durchschlagskraft ziviler Organisationen aus (siehe Kapitel 2B).

Kapitel 3

Welche Erfahrungen macht München?

**Fallstudie Sommerexperiment
Schießstättstraße**

A. Methodik

Um der Frage auf den Grund zu gehen, wie temporäre Intervention in München gestärkt werden können, wurde das Sommerexperiment Schießstättstraße der Münchner Initiative Nachhaltigkeit analysiert und ausgewertet. Durch die vorangegangene theoretische Auseinandersetzung konnte das Verständnis für das Phänomen verbessert werden (siehe Kapitel 2). Gleichzeitig erlaubten Beobachtungen vor Ort eine genauere Betrachtung der Atmosphäre, aber auch der Gestaltung und Nutzung des Sommerexperiments. Die Eindrücke dazu finden sich im angehängten Lagebericht (siehe Anhang 2A). Außerdem konnten durch die Präsenz vor Ort erste, wichtige Kontakte geknüpft werden. Zusätzlich wurden durch umfassende Recherchen die örtlichen Eigenarten, die das Projekt beeinflussen, herausgearbeitet (siehe Kapitel 3B). Diese verdeutlichen die Abhängigkeit vom lokalen Kontext. Durch die theoretische Auseinandersetzung (Kapitel 2) und die Gespräche mit Beteiligten konnten wichtige Merkmale von temporären Interventionen abgelesen und auf das Sommerexperiment Schießstättstraße übertragen werden. Sie erlauben, das Projekt unter verschiedenen Linsen zu betrachten. Dazu zählt auch die Herausarbeitung der Strategie, die München anwendet, um solche Experimente im Straßenraum zu realisieren. Diese Analyse bildet zusammen mit dem örtlichen Eigenarten die Ausgangssituation ab (siehe Kapitel 3C und 3D). Der kontinuierliche Austausch mit den Initiator*innen und der Stadtverwaltung ermöglichte einen tieferen Einblick in die Prozesse. Im Rahmen von Interviews, informellen Gesprächen, Telefonaten und Workshops konnten wesentliche Hürden identifiziert werden, die bei der Realisierung von temporären Interventionen auftraten. Darauf aufbauend konnten entsprechende Hebelpunkte ausgearbeitet werden, die darauf abzielen, die Hürden zu mildern und einen praktikablen Rahmen für temporäre Interventionen zu schaffen (siehe Kapitel 4). Durch die Transkription der wichtigsten Gespräche werden die Ergebnisse transparent und nachvollziehbar dargelegt.

Im folgenden Kapitel werden die Münchner Erfahrungen dargestellt. Zunächst wird im Abschnitt 3A aufgezeigt, welche Arten an temporären Interventionen in München bereits stattfinden. Gleichzeitig wird die Münchner Initiative mit ihrem Projekt WestendKiez vorgestellt. Örtliche Eigenarten zeigen, in welchem Kontext sich das Experiment abspielt. Anhand von verschiedenen Linsen wird es dokumentiert und analysiert. Daraus lässt sich die Strategie ablesen, die München entwickelt hat, um solche Projekte zu verwirklichen.

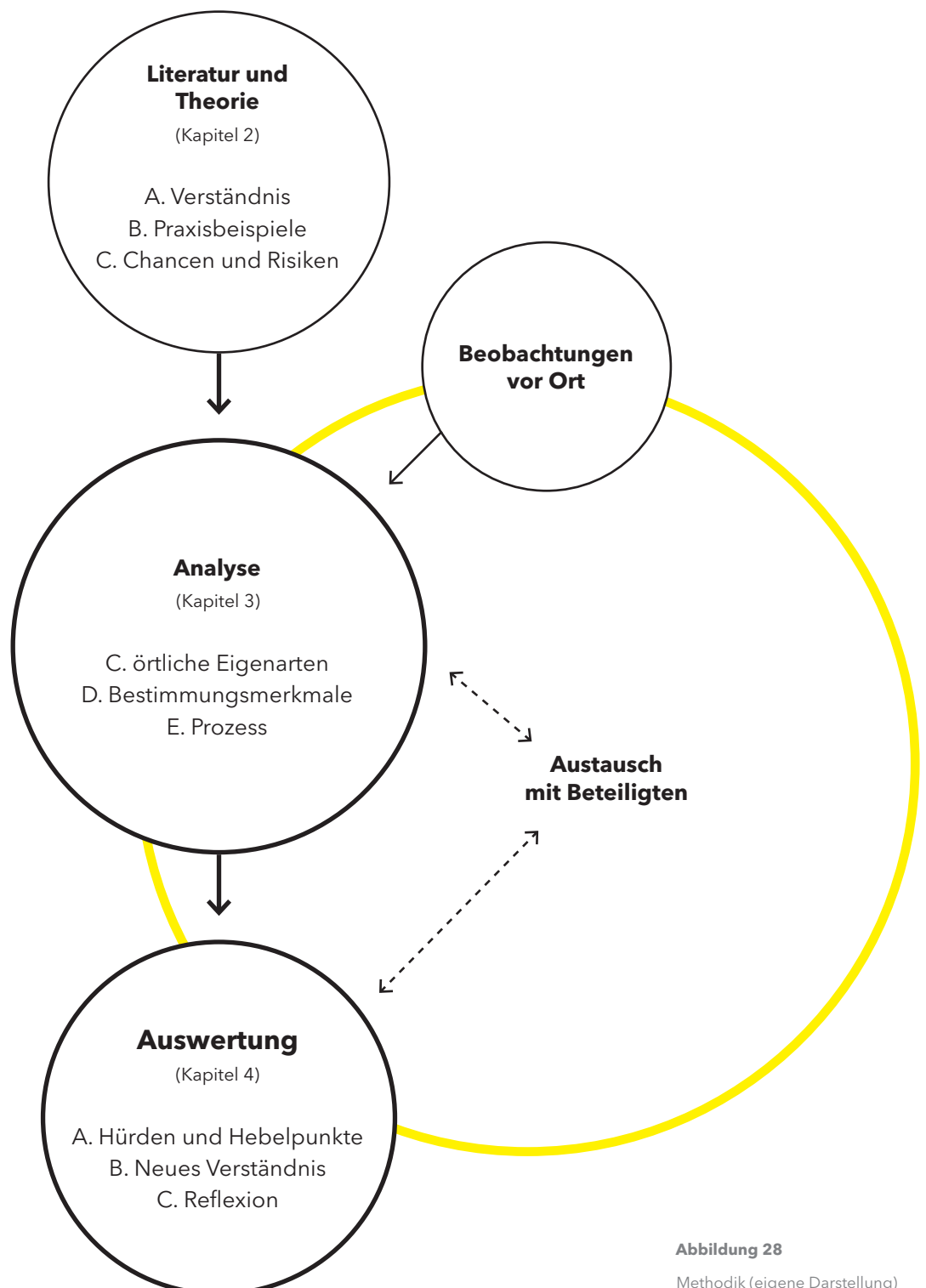
Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

A. Methodik

Forschungsfrage (Kapitel 1)

Wie können temporäre Interventionen gestärkt werden, um eine krisenangepasste Stadtentwicklung zu fördern?

Fallstudie München

**Abbildung 28**

Methodik (eigene Darstellung)

B. Hintergründe

Temporäre Interventionen in München

Auch in München häufen sich besonders in den letzten Jahren (temporäre) Interventionen im öffentlichen Raum. Die folgenden Beispiele zeigen die Vielfältigkeit, aber auch den zunehmenden Bedarf und das Interesse an dieser Form der Stadtgestaltung.

Zu den bekannteren Interventionen in München gehören die sogenannten „Schanigärten“. Sie erlauben Gastronomiebetrieben Parkplätze in Freischankflächen umzuwandeln (Stadt München, 2021). Besonders die Einschränkungen durch die Corona-Pandemie erhöhten den Bedarf an Sitz- bzw. Aufenthaltsflächen im Außenraum. Seit ihrer Einführung 2020 sind sie aus dem Münchner Stadtbild nicht mehr wegzudenken (Bernstein & Kotteder, 2020; Schelzke). Auch die Parklets erlauben auf der Fläche von Parkplätzen alternative Nutzungen. Doch hier agieren Anwohner*innen und private Initiativen als Initiator*innen. Außerdem verfolgt das Konzept keine gewerblichen Nutzungen. Viel mehr dienen sie dazu, die Aufenthaltsqualität zu steigern und Begegnungsorte im Viertel zu schaffen (Mobilitätsreferat München, 2021). Seit 2019 werden im Sommer ausgewählte Straßen in einen verkehrsberuhigten Spiel-, Aufenthalts- und Begegnungsort, von dem besonders Anwohner*innen profitieren, transformiert. Diese Form der Intervention ist unter dem Namen „Sommerstraßen“ bekannt und wurde von der Stadt ins Leben gerufen (Mobilitätsreferat München, 2022a).

Neben dieser Serie an Interventionen, die sich auf die Umnutzung von Parkplätzen und Straßen konzentrieren, finden sich noch weitere zahlreiche, ortsspezifische Interventionen. Schon seit 2002 wird am Vater-Rhein-Brunnen jährlich für drei Monate eine temporäre Strandbar installiert. Die Initiator*innen verfolgen die Vision, ein Ort abseits von abgehetzten Städter*innen zu schaffen, der von offener Kommunikation und Gelassenheit geprägt ist. Vielfältiges Programm mit Musik und Gastronomie lassen den Puls des Ortes höher schlagen. Das Konzept hat sich über Jahre hinweg bewährt und ist fester Bestandteil der Stadt (kulturstrand.org; Stutz & Leitner, 2019). Die Stadt verpachtet seit Jahren das mit Kastanienbäumen bewachsene Grundstück „Grünspitz“ in Giesing an einen Verein, der hier ein umfangreiches partizipatives und nachbarschaftliches Projekt entwickelt. In einem umzäunten Garten können auf 20 Hochbeete begeisterte Gärtner*innen ihrer Passion nachgehen. Seit 2019 belebt ein Kiosk im Grünspitz-Pavillon die Fläche zusätzlich. Regelmäßige Veranstaltungen verzaubern den Grünspitz in einen attraktiven Ort, mit dem sich viele Anwohner*innen identifizieren (Gerdorn, 2022; GreenCity e.V.). Mit der Ausschreibung zur Umgestaltung in einer Mobilitätsstation mit temporären Nachbarschaftstreff sollte dem tristen Dasein des Zenettiplatzes ein Ende gesetzt werden. Ein Münchner Büro erhielt den Zuschlag und gestaltete den nördlichen Teil als Ort des Aufenthalts und der Kommunikation. Hochbeete, Topfpflanzen und Wanderbäume lassen den Platz ergrünen. Ein schwarzes Brett informiert über aktuelle Aktionen. Bücherregal, Pfandnische, Tauschbrett und abschließbare Boxen ergänzen das Angebot (Ramisch, 2019). Mit der Wanderbaumallee verwandelt

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

B. Hintergründe

Green City e.V. triste und graue Straßen für ein paar Wochen in grüne Alleen. Dafür nutzt der Verein heimische Bäume und macht diese mobil. In einem Topf auf einem Brett mit Rollen werden die Bäume transportiert. Ziel dieser Intervention ist es, dauerhafte Grünstrukturen in München zu schaffen. In mehr als 60 Straßen haben in Folge der Aktion 150 dauerhaft gepflanzte Bäume Stadträume ergrünen lassen (GreenCity e.V.).

Diese Beispiele zeigen, dass in den letzten Jahren sowohl in der Zivilgesellschaft als auch in der Stadtverwaltung das Interesse an temporären Interventionen gestiegen ist. Sie haben sich zum Bestandteil des Münchner Stadtteils entwickelt. Auch die Münchner Initiative Nachhaltigkeit nutzt temporäre Interventionen, um ihre Vision eines autoreduzierten Quartiers näher zu kommen (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022a). Das Projekt der Initiative wird im Folgenden analysiert und ausgewertet, um das Phänomen temporäre Interventionen zu stärken und es als Methode für krisenangepasste Stadtentwicklung zu diskutieren.



Abbildung 29

Schanigarten in der Pestalozzistraße (Quelle: Stephan Rumpf)

Abbildung 30

Schanigarten am Holzplatz (Quelle: Stephan Rumpf)





31



32



33



34

Abbildung 31

Schanigarten in der Westermühlenstraße (Quelle: Stephan Rumpf)

Abbildung 32

Parklet Schöttlstraße (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Aicher)

Abbildung 33

Parklet Breisässerplatz (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Klug, Kuhn, Langner, Su)

Abbildung 34

Sommerstraße Holzplatz (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Klug, Kuhn, Langner, Su)

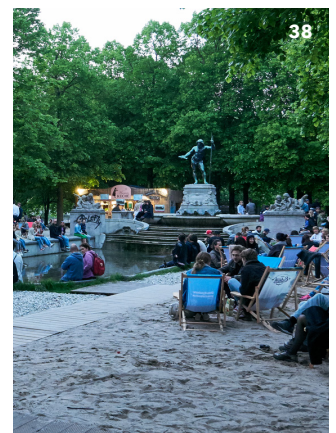


Abbildung 35

Sommerstraße am Kosttor
(Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Engel, Raischl, Richter, Zierer)

Abbildung 36

Wanderbaumallee (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © GinOng)

Abbildung 37

Grünspitz Giesing (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Hannemann)

Abbildung 38

Kulturstrand (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Hannemann)

Abbildung 39

Piazza Zenetti (Quelle: TUM Straßenraum-Experimente MUC © Hannemann)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

B. Hintergründe

Das WestendKiez - Mehr Raum für alle im Westend

Die Initiator*innen

Das Projekt WestendKiez wurde von der Münchner Initiative Nachhaltigkeit ins Leben gerufen. Sie wird von der Landeshauptstadt München gefördert und von der *BürgerStiftung München*¹ organisiert und verwaltet. Im offenen, überparteilichen Austausch mit verschiedenen, größtenteils zivilgesellschaftlichen Organisationen setzt sich die Initiative für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt ein. Vielzählige Bündnispartner*innen tragen zur Positionierung, Stellungnahme und Wissensgewinnung der Initiative bei und unterstützen die Einflussnahme auf Stadtregierung und -verwaltung. Expert*innen aus vernetzten Organisationen sowie engagierte Bürger*innen entwickeln Strategien und Projekte für eine nachhaltige Entwicklung. Dabei spielt auch der Einbezug der Bevölkerung eine wichtige Rolle (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022b).

Die Vision

Mit dem Projekt „WestendKiez – Mehr Raum für alle im Westend“ möchte die Initiative ein autoreduziertes Quartier in München schaffen. Vorbild ist das Prinzip des Superblocks, das seinen Ursprung in Barcelona hat. Hier werden einzelne Wohnblöcke zu einem großen zusammengefasst. Die zulässige Geschwindigkeit in den innen liegenden Straßen wird stark herabgesetzt. Der motorisierte Durchgangs- bzw. Individualverkehr wird erheblich reduziert (Deutsches Institut für Urbanistik, 2022). Dieses Prinzip möchte die Initiative auch für das Westend anwenden. Umfasst von Kazmair-, Ganghofer-, Schwanthaler- und Schießstättstraße soll ein autoreduziertes Quartier entstehen. Dadurch sollen Verkehrslärm und Schadstoffe in der Luft reduziert und qualitative Freiräume für die Bewohner*innen geschaffen werden (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022c).

Die Parkstraße als erster Baustein

Anfang Juni 2021 stellte die Initiative die Verwandlung der Parkstraße von Ende August bis Mitte September 2021 in Aussicht. Umgeparkte Autos sollen Platz für Begrünung und nachbarschaftliche Aktivitäten schaffen. Diese Umgestaltung versteht sich als erster Baustein der Vision WestendKiez und wurde von der Stadt als eines von zehn Projekten im Rahmen des Mobilitätskongresses gefördert. Die Münchner Initiative sah darin die Möglichkeit, zu der parallel stattfindenden Internationalen Automobilausstellung die Aufmerksamkeit auf nachhaltige Mobilität und klimagerechte Stadträume zu lenken. Doch Ende Juli 2021 gab die Initiative bekannt, dass das Projekt aufgrund von Genehmigungsschwierigkeiten auf der Kippe steht (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2021b). Eine umfassende

¹Die BürgerStiftung München ist gemeinschaftliche Stiftung von Münchner*innen, die auf eine soziale, ökologische und ökonomische Gestaltung abzielt (mehr Informationen unter: <https://bu-ergerstiftung-muenchen.de/ueber-uns>)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

B. Hintergründe

Baustelleneinrichtung versperrte die ursprünglichen Umsetzungspläne. Die Idee, einen klimagerechten Aufenthaltsraum zu schaffen, musste stark schrumpfen. Auch, weil eine rechtliche Grundlage für die Umnutzung von Parkraum fehlte. Letztendlich durften lediglich ein paar wenige Parkplätze umgenutzt und begrünt werden. Die Ernüchterung über die großen Abstriche und den enormen bürokratischen Aufwand war sowohl bei den Initiator*innen als auch beim Bezirksausschuss groß (Schlaier, 2021b). Doch trotz der Verschmälerung des Vorhabens, bewertet die Initiative das Projekt durchaus als positiv. Denn nur durch diesen Versuch, sind alle Beteiligten darauf aufmerksam geworden, dass die Pläne der Initiative rein rechtlich gar nicht umsetzbar gewesen wären. Die Straßenverkehrsordnung erlaubt die Umwandlung von Parkplätzen in einen öffentlichen Freiraum nicht. Daraufhin hat das Mobilitätsreferat eine Rahmenrichtlinie erarbeitet, die vom Stadtrat beschlossen wurde. Ohne diese politische Entscheidung wäre das Sommerexperiment Schießstättstraße im Sommer 2022 nicht möglich gewesen (Mobilitätsausschuss, 2022).

Sommerexperiment Schießstättstraße

Auch wenn das Experiment in der Parkstraße anders verlaufen ist, als ursprünglich erhofft, ließ sich die Initiative von ihrer Vision nicht abhalten. Der nächste Schritt in Richtung verkehrsreduziertes Quartier ist die Entschleunigung und Umnutzung der Schießstättstraße. Im Zeitraum von Juli bis September 2022 reaktivierten in der Schießstättstraße auf 40 Schrägstellplätze begrünte Begegnungsflächen, Spielangebote und eine Mobilitätsstation den Straßenraum.

Im Folgenden wird das Sommerexperiment Schießstättstraße im Hinblick unterschiedlicher Aspekte beschrieben. Die Betrachtung einzelner Kriterien dient in Kombination mit verschiedenen Interviews, Gesprächen und Workshops mit den Beteiligten als Grundlage für die Auswertung des Projekts. Ergänzend dazu befindet sich im Anhang ein informeller Bericht, der einen subjektiven Einblick auf die Atmosphäre des Projekts widerspiegeln soll (siehe Anhang 2A).

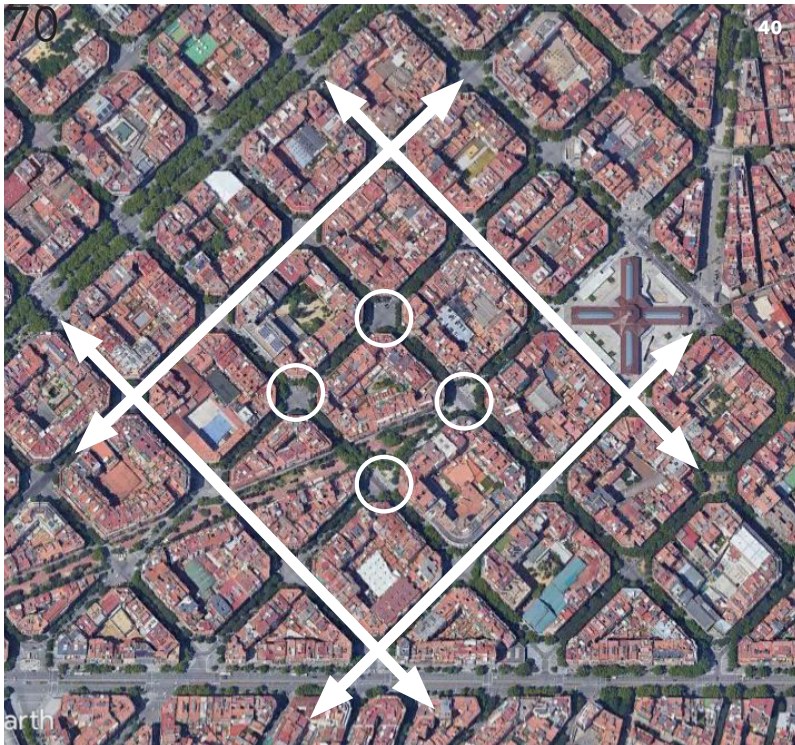


Abbildung 40
 Der Superblock in Barcelona (Quelle: Barcelona International Biennial of Landscape Architecture)

Abbildung 41
 Das Prinzip des Superblocks Barcelonas (eigene Darstellung, © Google Earth)

Abbildung 42
 Der Superblock in Barcelona (Quelle: Barcelona International Biennial of Landscape Architecture)

C. Örtliche Eigenarten

Ulf Hahne hebt in seiner Veröffentlichung 2021 „Interventionen in Prozessen der Stadt- und Raumentwicklung“ hervor, dass sich diese „stets mit Fragen des Nichtwissens, der Kontingenz und der Überraschungen sowie ortsspezifischen ‚Eigenarten‘ auseinandersetzen [müssen]“ (Hahne, 2021, S. 306). Mit örtlichen Eigenarten ist im Wesentlichen der Kontext gemeint, in dem sich das Projekt einbettet. Diese Faktoren sind dadurch charakterisiert, dass sie nicht oder nur sehr schwer beeinflussbar sind. Dennoch beeinflussen diese die Eigenarten der Projekte maßgeblich (Hahne, 2021, S. 314f.).

Sozial-räumlicher Kontext

Bekannt unter dem Namen „Westend“, gehört das Viertel zum stadtzentrumnahen Bezirk Schwanthalerhöhe (Bezirk 8). Obwohl es flächenmäßig der kleinste Stadtbezirk in München ist, weist er mit 142 Personen pro Hektar die dritthöchste Bevölkerungsdichte auf. Während von der gesamten Fläche (ca. 207 Ha) nur ca. 12,5 Ha zu den Grünflächen zählen, beanspruchen die Verkehrsflächen ca. 77 Ha (davon ca. 45 ha Straßenverkehr). Daraus lässt sich schließen, dass der Bedarf an Grün- und Freiräumen besonders hoch ist. Bei der letzten Bezirksausschusswahl (Wahlbeteiligung: 48,1%) gaben 45,9% der Bewohner*innen ihre Stimme an die Grünen und 19,5% an die SPD. Die Wahlergebnisse sind als Indikator für das Milieu zu interpretieren. Sie spiegeln die Orientierung und Werte wieder, die dem Viertel wichtig sind. Die durchmischte Nachbarschaft sowie die unterschiedlichen Nutzungsangebote machen das Westend zu einem belebten, alternativ angehauchten Viertel. Durch die U-Bahnlinien 4 und 5, die Straßen- und S-Bahn ist es gut an den öffentlichen Personen- und Nahverkehr angebunden (Stadt München; Statistisches Amt der Landeshauptstadt München, 2021, S. 65-70).

Räumlicher Aufbau der Schießstättstraße

Der Projektabschnitt in der Schießstättstraße wird östlich von einer Wohnbebauung, westlich vom Schwanthaler Forum umrahmt und befindet sich relativ zentral im angestrebten Superblock. Das Forum ist ein lokales Shopping-Center und zieht mit seinen vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote in der Erdgeschosszone zahlreiche Besucher*innen an. An sonnig warmen Tagen verweilen die Menschen im Schatten der Bäume, die im Anschluss des Platzes in einer Grünfläche stehen (siehe Anhang 2A). Die Straße selbst verfügt über jeweils eine Fahrbahn pro Richtung. Es ist eine Geschwindigkeit von maximal 30 Km/h erlaubt. Bemerkenswert ist das Ausmaß an Parkraum. Auf beiden Seite reiht sich dem gesamten Abschnitt ein Parkplatz nach dem anderen, wobei sich auf westlicher Seite überwiegend Schrägstellplätze und auf östlicher Seite Längsstellplätze befinden. Entlang der Parkflächen verläuft jeweils der Fußweg. Zudem hoffte die Initiative, dass die Breite des Straßenraumes und der räumliche Aufbau Störungen durch intensive Nutzungen abfedern kann. In Kombination mit der belebenden Besucher*innen-Frequenz und den zahlreichen

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

Parkplätzen bewertete die Initiative den Ort als geeignet, um ihn in einen grünen Aufenthaltsraum mit alternativen Mobilitätsangeboten zu verwandeln (siehe Anhang 1A, Z. 35-39). Diese Beobachtungen konnte auf Grundlage einer Ortsbesichtigung getroffen werden (siehe Anhang 2A). Eine Luftbildanalyse mit Hilfe des Programms © Google Earth bestätigen die Aussagen.

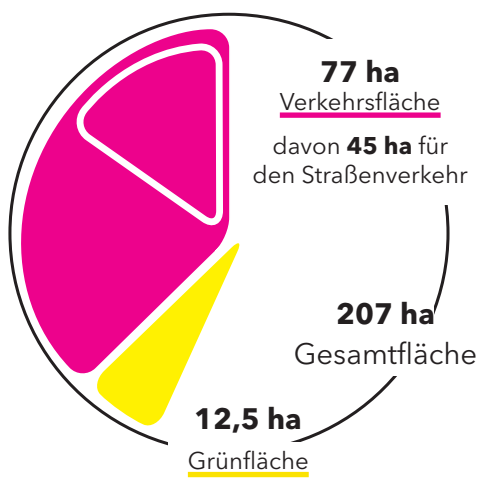
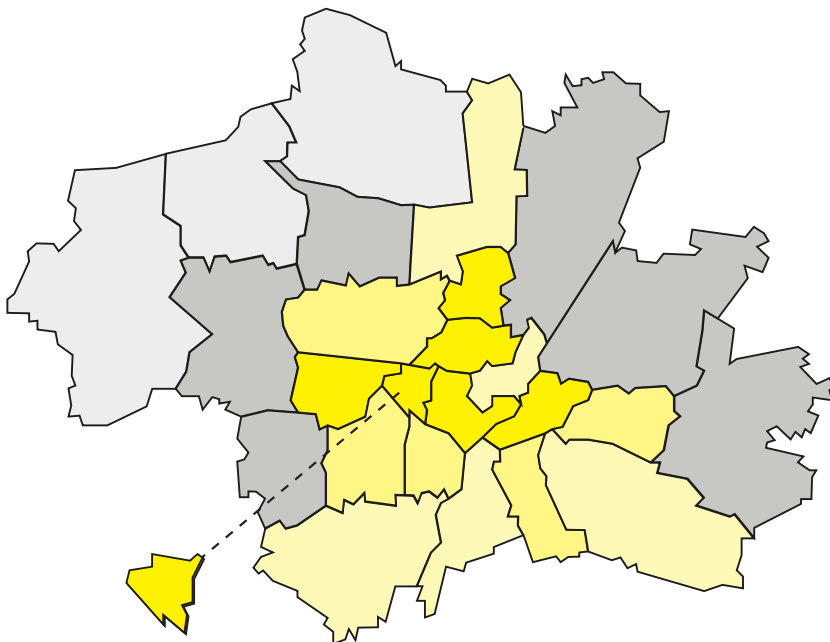


Abbildung 43

Flächenverteilung Schwanthalerhöhe (eigene Darstellung, auf Grundlage des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt München, 2021)



142
Personen pro Hektar

Abbildung 44

Das Westend im Bezirk 8 (Schwanthalerhöhe) liegt in einem der dichtesten Stadtviertel Münchens (eigene Darstellung, auf Grundlage des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt München, 2021)

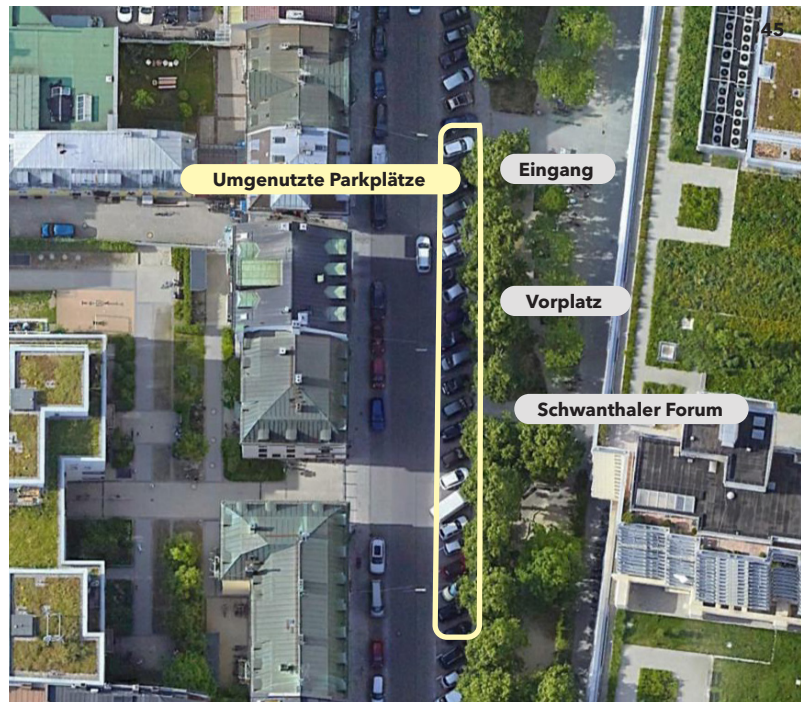


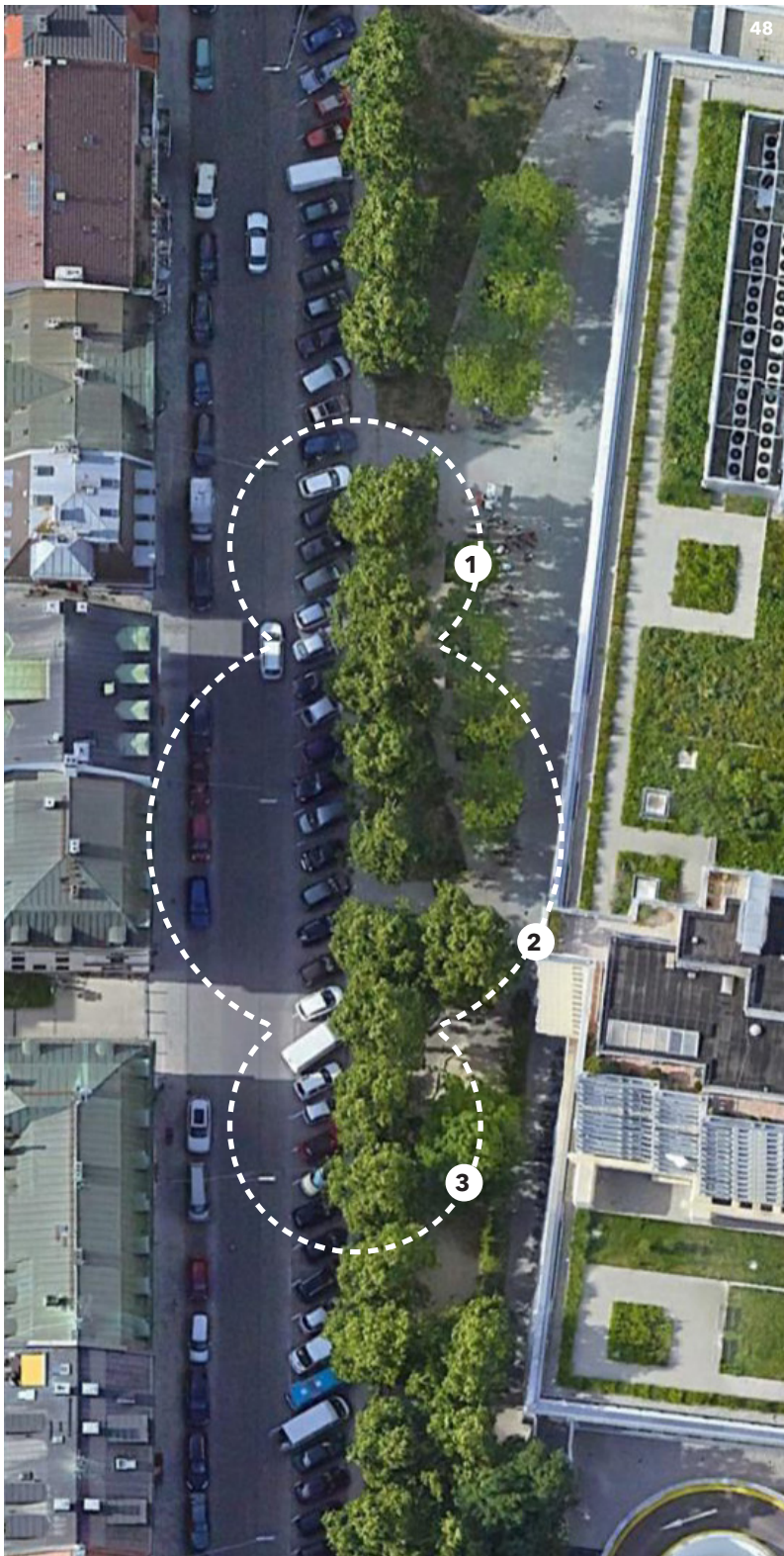
Abbildung 45
Verortung des Projektgebiets des Sommerexperiments Schießstättstraße (eigene Darstellung, auf Grundlage von © Google Earth)

Abbildung 46
Das Westendkiez und die Schießstättstraße (eigene Darstellung, auf Grundlage von © Google Earth)

Abbildung 47
Verortung des Projektgebietes WestendKiez im Stadt-
raum München (eigene Darstellung, auf Grundlage von © Google Earth)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

**Abbildung 48**

Die verschiedenen Bereiche des Sommerexperiments (1=Bühne mit modularen Sitzmöglichkeiten; 2 = Aktivitätsbereich, 3 = Mobilitätsstation) (eigene Darstellung auf Grundlage von © Google Earth)



Abbildung 49

Am Visionsbaum können Nutzer*innen ihre Meinung und Wünsche festhalten (eigene Aufnahme)

Abbildung 50

Bühne mit modulare, flexiblem Mobiliar aus Getränkekisten (eigene Aufnahme)

Abbildung 51

Die freigewordene Fläche wird mit StreetArt hervorgehoben (eigene Aufnahme)

Abbildung 52

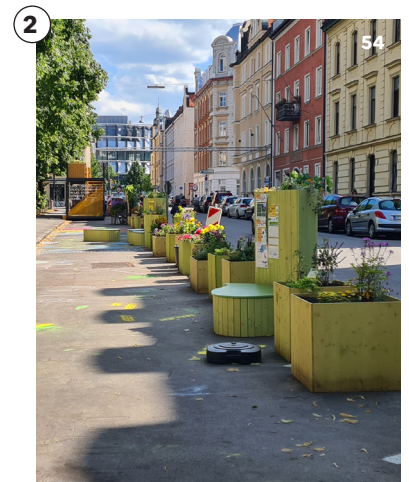
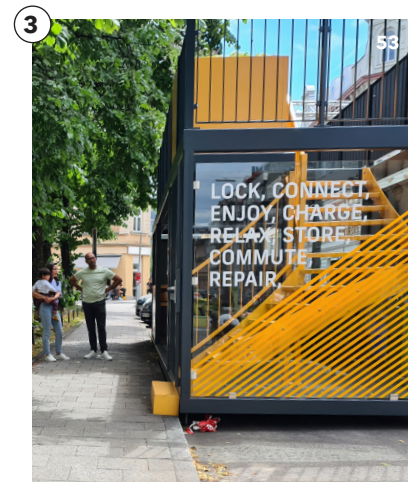
Das Velo-Hub mit Aufenthaltsflächen auf dem Dach (Quelle: Münchner Initiative Nachhaltigkeit)

Abbildung 53

Das Velo-Hub macht das Radfahren attraktiver (eigene Aufnahme)

Abbildung 54

Aktionsfläche zur individuellen Aneignung; Abgrenzung zur Straße mit begrünten Hochbeeten (eigene Aufnahme)



Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

Verwaltung und Politik

Organisation der Verwaltung

Die Verwaltung einer Stadt erfolgt über den Gemeinde- oder Stadtrat. Dieser besteht in München aus 80 Stadtratsmitgliedern, die alle sechs Jahre über die Stadtratswahl von den Münchner Einwohner*innen gewählt werden. Eine der wichtigsten Aufgaben des Stadtrats sind Entscheidungen über den Haushalt. Außerdem verfügt er über die Kompetenz, Satzungen und Verordnungen zu erlassen, die sich auch auf die Spielräume der Stadtgestaltung auswirken können. Die Verwaltung umfasst neben dem Stadtrat außerdem alle Behörden und Ämter. In München zählen dazu 15 Referate, die als Fachabteilungen der Stadtverwaltung agieren (muenchen-transparent.de). Außerdem ist die Stadt München in 25 Bezirksausschüsse unterteilt. Ihre Aufgabe ist es, die Anliegen der Bürger*innen aufzunehmen, durchzusetzen und gegenüber der Stadt zu vertreten. Ihrer Entscheidungskompetenz sind jedoch auch Grenzen gesetzt (Landeshauptstadt München, 2021). Um die Bürger*innen an der Stadtpolitik teilhaben zu lassen, stehen verschiedene Formate zur Verfügung. Mit dem Stadtbezirksbudget können die Bezirksausschüsse Ideen, Wünsche oder Projekte der Bürger*innen fördern und umsetzen. Dabei kann jede*r Bürger*in, aber auch Vereine und Initiativen das Budget beantragen (Stadtbezirksbudget-Richtlinien, 2018). Bei Bürger*innen- und Einwohner*innen-Versammlungen können Anwohner*innen ihre Fragen und Anliegen mitteilen, Anträge stellen und somit Einfluss auf die Entscheidungen in der Verwaltung nehmen (Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung, 1975).

Politische Stimmung

Da Städte und Kommunen das übergeordnete Recht berücksichtigen müssen, wirkt sich die bayerische Landespolitik auch auf die Landeshauptstadt München aus. So zum Beispiel regelt das Bayerische Straßen- und Wegegesetz „(...) die Rechtsverhältnisse an den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen“ (Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, 1981). Stärkste Fraktion des bayerischen Landtags ist die CSU, die für ihre bürgerlich-konservative Ausrichtung bekannt ist (Decker, 2020). Jedoch wird der CSU in München starke Konkurrenz gemacht. Bei den Stadtratswahlen 2020 setzten sich die Grünen als stärkste Partei durch (Landeshauptstadt München Kreisverwaltungsreferat, 2020b). Bei einem Blick in die einzelnen Bezirke zeigt sich, dass besonders zentrumsnahe Stadtteile die Werte und Inhalte der Grünen unterstützen. Im Bezirksausschuss 08 Schwanthalerhöhe, in dem das Sommerexperiment Schießstättstraße stattfindet, gewannen die Grünen 45,9% der Wähler*innen-Stimmen (Landeshauptstadt München Kreisverwaltungsreferat, 2020a).

Doch wofür setzt sich die Partei in München ein? Mit welchen Themen haben die Grünen die Münchner*innen überzeugt? Laut der offiziellen Webseite der Partei setzen sich die Grünen für eine umwelt- und menschenfreundliche Verkehrspolitik ein, bei der auch dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden soll. Gleichzeitig steht bezahlbarer Wohnraum, eingebettet in grünen und lebenswerten öffentlichen Räumen im Fokus (Bündnis 90

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

/ Die Grünen). Auch die Rückeroberung der Straßenräume zählt zu den Forderungen der Grünen (Bündnis 90 / Die Grünen & SPD, 2022). Damit steht auch das Projekt WestendKiez im Sinne der Partei, was sich auch am Zuspruch des betreffenden, grünregierten Bezirksausschusses ablesen lässt (siehe Anhang 1B, Z. 255-256). Dennoch müssen die Grünen ihre Positionen mit den anderen Parteien im Stadtrat und Bezirksausschuss aushandeln.

Stadtratswahl 2020

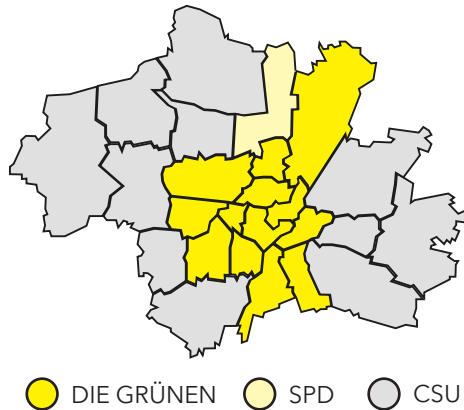


Abbildung 55

Ergebnisse der Stadtratswahl 2020 (Quelle: Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, 2020)

Sitzverteilung

Wahl des Stadtrats 2020, 15. März 2020 München, Amtliches Endergebnis

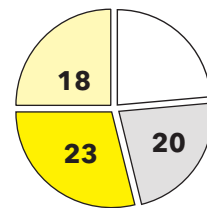


Abbildung 57

Sitzverteilung; Stadtratswahl 2020 (Quelle: Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, 2020)

Bezirksausschusswahl 2020 Stimmanteile Bezirk Schwanthalerhöhe

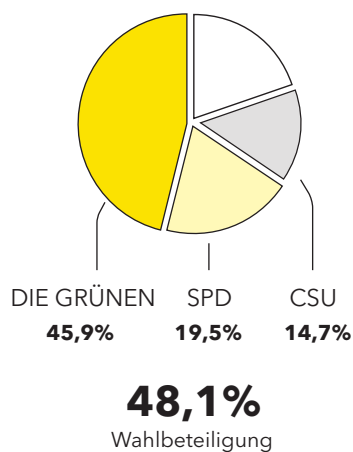
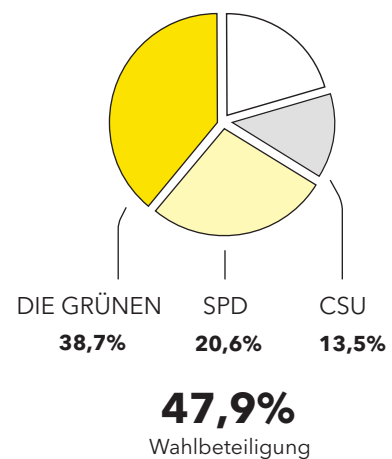


Abbildung 56

Wahlbeteiligung Schwanthalerhöhe (eigene Darstellung, auf Grundlage des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt München, 2020)

Stadtratswahl 2020



Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

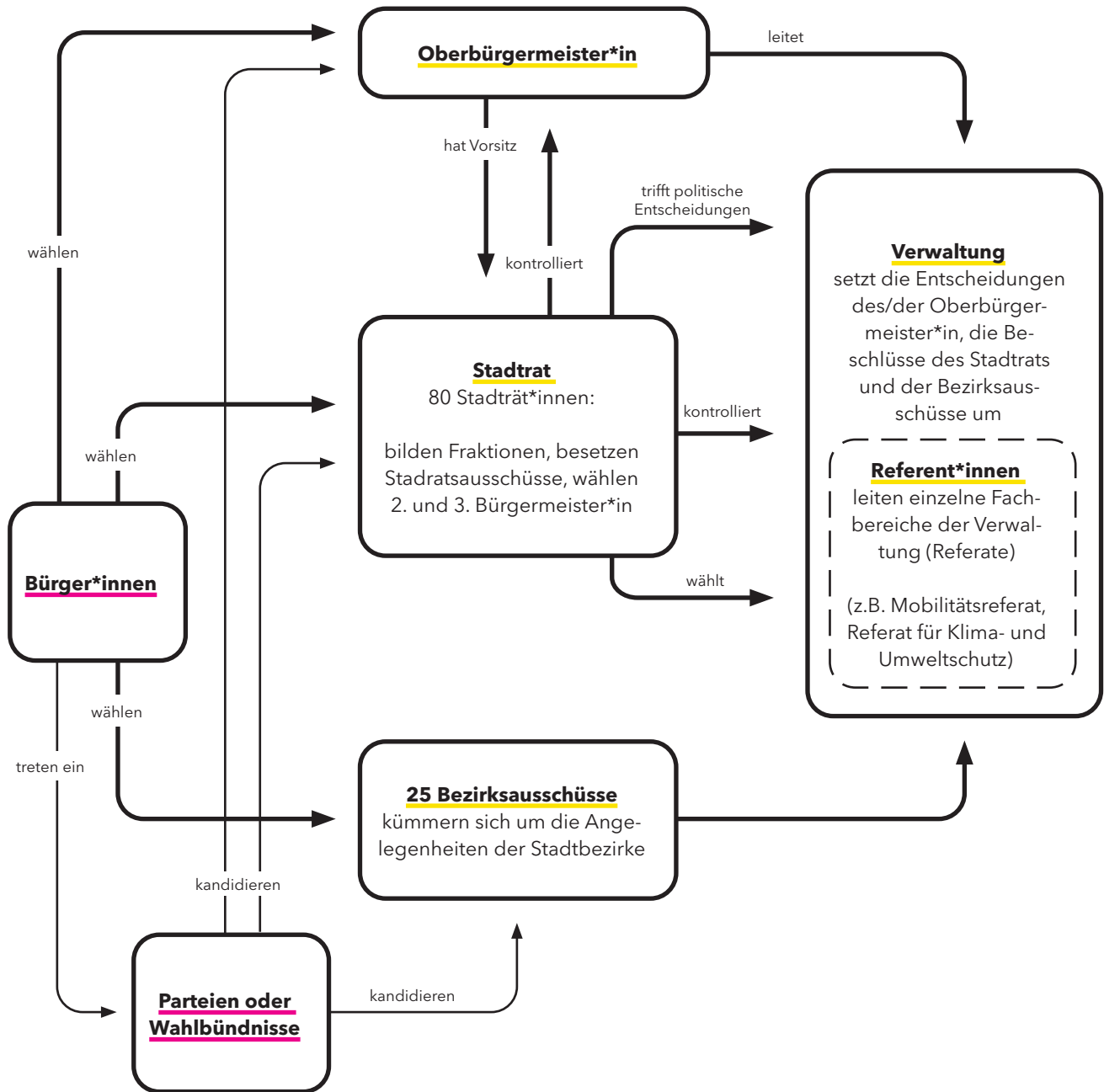


Abbildung 58

Abläufe in der Münchner Kommunalpolitik (eigene Darstellung auf Grundlage von: muenchenwaehlt.de)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

Wirtschaftlicher Kontext

Innovative Nutzungen des Straßenraums kosten Geld. Nicht nur materielle Ressourcen wie z.B. Ausstattungselemente, sondern auch immaterielle Ressourcen wie der Arbeitsaufwand für Planung und Organisation müssen finanziert werden. Daher beeinflussen die lokale Wirtschaftskraft sowie wirtschaftliche Interessen die Umsetzungsmöglichkeiten und Ausgestaltungen solcher Experimente. Prinzipiell steht die Stadt München wirtschaftlich gesehen gut dar. Sowohl im nationalen als auch im internationalen Städtevergleich ist die Stadt auf den vordersten Plätzen zu finden (Referat für Arbeit und Wirtschaft, 2022, S. 9-11). Besonders stark ist der Wirtschaftszweig der Automobilindustrie, die 80% der Umsätze in Bayern erzielt. Mit ihrem umfangreichen Netzwerk aus Automobilunternehmen, Zulieferfirmen und Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen zählt die Metropolregion zu den weltweit führenden Automobilstandorten (Europäische Metropolregion München e.V., 2022). Dabei nimmt die BMW-Niederlassung eine oligopolistische Stellung in der regionalen Automobilbranche ein. Zusammen mit MAN Truck and Bus AG beschäftigt die Münchner BMW-Niederlassung mehr als die Hälfte der Arbeitnehmer*innen der Branche (Prof. Dr. Stefan Bratzel, Giradi, & Dipl.-Kfm. Tellermann, 2022). Um eine nachhaltige, zukunftsfähige Mobilität in München zu etablieren, distanziert sich die Stadt vom motorisierten Individualverkehr, der als Hauptabnehmer der Automobilindustrie zu verstehen ist (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2020, S. 3). Spannend dabei ist, dass gerade die lokalen, wirtschaftsstarken Automobilunternehmen Partner und Berater für die Mobilitätsentwicklung in München sind. Bei dem Projekt „Modellstadt 2030“ waren unter anderem BMW und MAN Truck and Bus AG beteiligt (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2020). Da die Unternehmen wirtschaftlich von großer Bedeutung sind, steht der Erhalt und die Entwicklung derer Wirtschaftskraft im Interesse der Stadt als auch der Unternehmen selbst. Fraglich ist, inwiefern sich diese Dynamik auf Projekte, die auf eine drastische Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs abzielen, von einflussreichen und wirtschaftsstarken Unternehmen wie BMW gefördert oder blockiert werden. Durch ihre Größe und Wichtigkeit sowie ihrer Zusammenarbeit mit der Stadt ist die Branche dazu fähig, die Entwicklungen zu beeinflussen.

Rechtlicher Rahmen

In Deutschland setzt sich das Straßenverkehrsrecht aus verschiedenen Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien zusammen. Dabei gelten sowohl bundesweite als auch landesweite oder kommunale Vorgaben. Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) z.B. gelten bundesweit (Straßenverkehrsgesetz, 1909; Straßenverkehrs-Ordnung, 2013). Darüber hinaus bestimmt das Verwaltungsverfahrensgesetz die Beziehung zwischen Staat und Bürgerschaft (Verwaltungsverfahrensgesetz, 2003). Auf Länderebene regelt das Straßenrecht die Benutzung der Straße hinsichtlich ihrer Widmung. Dabei müssen Sondernutzungen von der Straßenbaubehörde bzw. den Gemeinden erlaubt werden (Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, 1981). Sogenannte

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

Sondernutzungsrichtlinien (SoNuRL) der Städte und Gemeinden bestimmen die Sondernutzungen im Detail (Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München, 2022). So z.B. darf die Landeshauptstadt im Rahmen ihres Selbstverwaltungsrechts und auf Grundlage der Gemeindeordnung (Art. 24 Abs. 1 Nr. 1 GO) Satzungen erlassen, die die Benutzung ihres Eigentums und ihrer öffentlichen Einrichtungen regeln. Gleichzeitig müssen dabei die Vorgaben von höherrangigem Recht, wie zum Beispiel das Bayerische Straßen- und Wegegesetz, berücksichtigt werden (Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern, 2022). Die Richtlinien für die Sondernutzungen können sich von Stadt zu Stadt unterscheiden und beeinflussen daher auch die Möglichkeiten der Sondernutzungen. Aufgrund dessen wird der rechtliche Rahmen auch als örtliche Eigenart interpretiert.

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Grundlage für die verkehrstechnische Umwandlung von Straßenraum ist u.a. die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Sie ist eine Rechtsverordnung, beruht auf dem Straßenverkehrsgesetz und gilt bundesweit. Ziel ist es, Gefahren für die Sicherheit abzuwehren und die Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten. Spielräume für (temporäre) Experimente sind daher stark eingeschränkt (Mobilitätsausschuss, 2022, S. 2). Die Verordnung regelt besonders das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung, 2013). Sie ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden jedoch auch, die Benutzung bestimmter Straßen zu beschränken, verbieten oder den Verkehr umzuleiten (§45 StVO). Generell sind dafür Gründe der Sicherheit oder Ordnung erforderlich. Jedoch gilt das Recht auch, um z.B. das Unfallgeschehen, das Verkehrsverhalten oder Verkehrsabläufe zu erörtern sowie verkehrssichernde oder verkehrsregelnde Maßnahmen zu testen. Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die dafür notwendigen Schritte an (Anordnungen). Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur durchgeführt werden, sofern eine Gefahrenlage besteht (§45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Die Straßenverkehrsbehörde muss die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme gewissenhaft prüfen. Dabei werden sämtliche Aspekte beleuchtet, welche anschließend ermessensfehlerfrei abgewogen werden. Nur damit schafft die Behörde die Voraussetzungen für die Rechtssicherheit (Straßenverkehrs-Ordnung, 2013).

Bayerisches Straßen- und Wegegesetz

Da das Sommerexperiment Schießstättstraße in Bayern ausgeübt wird, gilt neben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auch das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG). Es „regelt die Rechtsverhältnisse an den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen (öffentliche Straßen)“ (§1 BayStrWG). Damit eine Straße aber als solche gilt, ist eine entsprechende Widmung erforderlich. Dies erfolgt durch die zuständige Straßenbaubehörde. Verliert eine Straße ihre Verkehrsbedeutung oder überwiegen Gründe des öffentlichen Wohls, kann die Straßenbaubehörde die Straße einziehen. Mit einer Teileinziehung kann eine nachträgliche Beschränkung der Benutzung umgesetzt werden (Art. 8

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

BayStrWG). Prinzipiell sind die Straßen dem Verkehr gewidmet (Gemeingebrauch). Wird die Straße nicht vorwiegend für den Verkehr, sondern für andere Zwecke benutzt, ist jedoch nicht mehr vom Gemeingebrauch die Rede (Art. 14 BayStrWG). Für alternative Nutzungen ist die Erlaubnis einer Sondernutzung erforderlich, die von der zuständigen Straßenbaubehörde erteilt werden muss. Darüber hinaus darf die Erlaubnis nur auf Zeit oder Widerruf angeordnet werden (Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, 1981). Ist eine dauerhafte Umnutzung der Straße vorhergesehen, so muss eine Teilentziehung bzw. Umwidmung erfolgen (Art. 8 BayStrWG) (Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, 1981).

Kommunale Regelungen

Wie bereits eingangs beschrieben, dürfen bayerische Städte im Rahmen ihres Selbstverwaltungsrechts und auf Grundlage der Gemeindeordnung (Art. 24 Abs. 1 Nr. 1 GO) Satzungen erlassen, die die Benutzung ihres Eigentums und ihrer öffentlichen Einrichtungen regeln (Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern, 2022). Um Sondernutzungen gemäß des Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) einheitlich zu regeln, hat die Landeshauptstadt die Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen erarbeitet (SoNuRL). Sie legt das Gehen, Fahren und Parken als vorrangige Zweckbestimmung für den öffentlichen Raum fest (Gemeingebrauch). Darüber hinaus sollen genügend Möglichkeiten für Erholung, Bewegung, zum Verweilen sowie Begegnung und Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigt werden (§ 1 und §3 Abs. 2 SoNuRL). Sofern Sondernutzungen erlaubt werden, müssen diese auch städtebauliche und gestalterische Belange miteinbeziehen (§1 SoNuRL). Die Sondernutzung muss von der Landeshauptstadt München erlaubt werden, auch dann, wenn der Gemeingebrauch durch die Nutzung nicht beeinträchtigt wird. Sobald alle erforderlichen Genehmigungen und Erlaubniserteilungen vorliegen, darf die Nutzung auf Zeit oder Widerruf ausgeübt werden (§6, §7 SoNuRL) (Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München, 2022). Darüber hinaus hat die Stadt Richtlinien für Veranstaltungen auf öffentlichen Verkehrsgrund ausgearbeitet. Voraussetzung für Veranstaltungen auf öffentlichem Verkehrsgrund ist eine Genehmigung durch das Kreisverwaltungsreferat. Für die Genehmigung selbst muss der/die Antragsteller*in verschiedene Anforderungen einhalten. So z.B. dürfen Veranstaltungen keine Straßensperren oder Halteverbote erfordern, sofern es nicht ausdrücklich gestattet ist. Ob das Vorhaben verkehrlich vertretbar ist, entscheidet ausschließlich das Kreisverwaltungsreferat selbst (Münchner Stadtrat, 2019).

Die Realisierung von temporären Interventionen im öffentlichen Straßenraum steht vor besonderen Herausforderungen. Denn auf verkehrlich genutzten bzw. verkehrlich gewidmeten Flächen gelten besondere Vorschriften wie die Straßenverkehrs-Ordnung. Diese fokussiert sich jedoch ausschließlich auf die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs. Bei

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

abweichenden Nutzungen, wie es bei temporären Umgestaltung häufig der Fall ist, ist eine entsprechende Erlaubnis erforderlich (Straßenverkehrs-Ordnung, 2013). Die örtlichen Richtlinien wie z.B. die Sondernutzungs- sowie die Veranstaltungsrichtlinie ermöglichen die Realisierung von temporären, alternativen Umnutzungen im Straßenraum – jedoch nur sehr eingeschränkt. Ergänzend dazu, ist jede Kommune dazu ermächtigt, unter Berücksichtigung höher geltenden Gesetzen eigene Beschlüsse zu erlassen. (Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern, 2022). Aufgrund dieser spezifischen, örtlichen Regelungen gestaltet sich der Spielraum für die Umsetzung temporärer Maßnahmen in Abhängigkeit von der jeweiligen Stadt bzw. von dem jeweiligen Land.

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

C. Örtliche Eigenarten

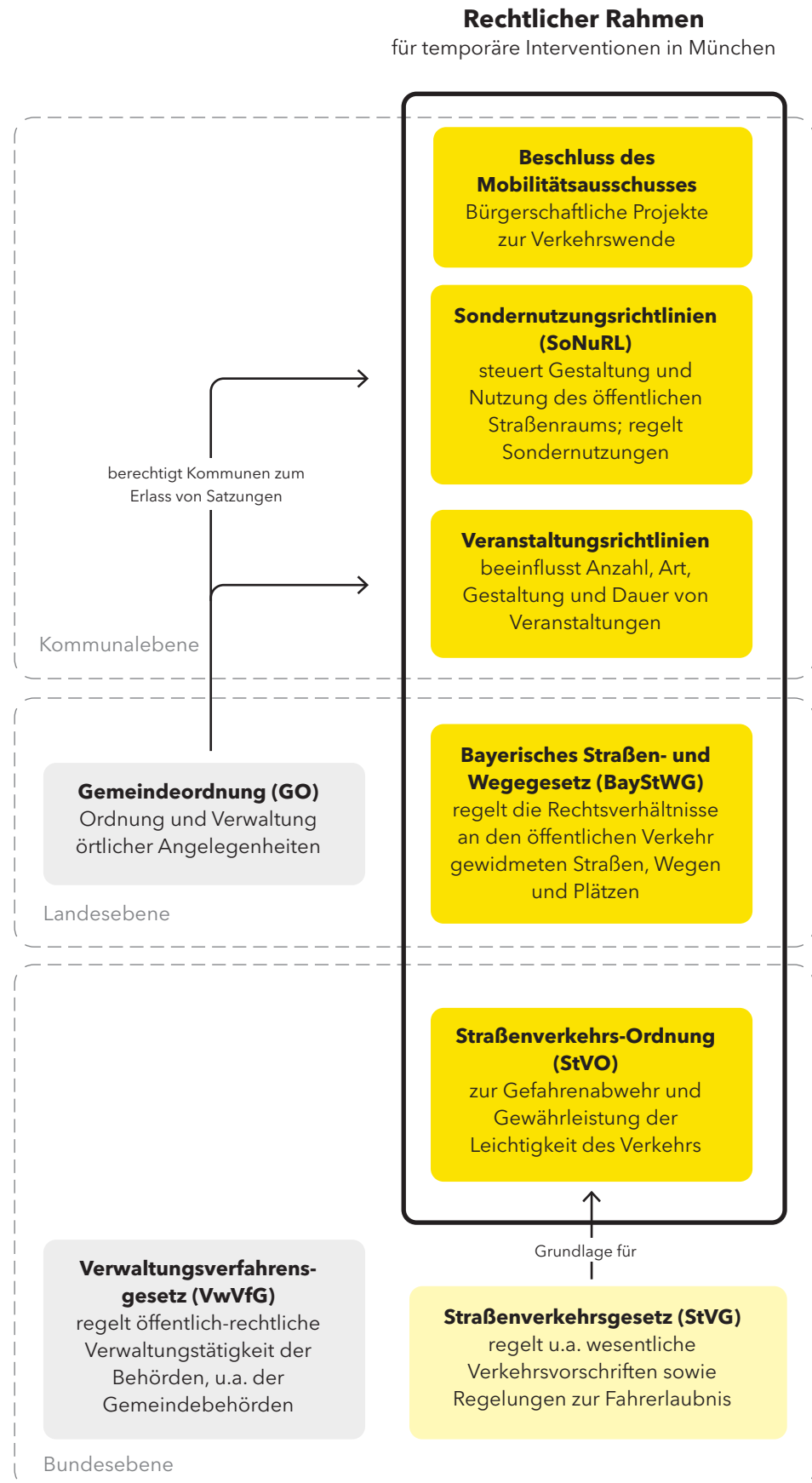


Abbildung 59

Rechtliche Rahmenbedingung für die Umsetzung temporärer Interventionen (eigene Darstellung)

D. Bestimmungsmerkmale

Im Folgenden wird das Sommerexperiment Schießstättstraße, das im Sommer 2022 in München stattgefunden hat, anhand verschiedener Kriterien analysiert. Mit Hilfe der Fallbeispiele (siehe Kapitel 2B) und im Austausch den Beteiligten kristallisierten sich folgenden Fragen als bestimmend heraus.

- Wer hat das Experiment initiiert?
- Welche Umnutzung und Gestaltung wird durchgeführt?
- Wie hoch sind die Kosten und wie werden diese finanziert?
- Wie steht die Bevölkerung dem Experiment gegenüber?
- Wodurch lässt sich die Flexibilität ablesen?
- Wie wurde das Experiment kommuniziert?
- Mit wem wurde zusammengearbeitet?
- Welche zeitlichen Horizonte weist das Experiment auf?

Rolle der Initiator*innen

Initiatorin des Sommerexperiments Schießstättstraße ist die Münchner Initiative Nachhaltigkeit. Ihre Rolle bewegt sich zwischen dem Bottom-Up und Top-Down-Ansatz (Bedeutung der Begriffe siehe Kapitel 2A). Als gemeinnützige Organisation vertritt sie die gesellschaftlichen Interessen und legt großen Wert auf den Einbezug der Zivilbevölkerung (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2021a). Diese Eigenschaften entsprechen eher einer Bewegung von unten heraus. Gerade auch, weil die Initiative über keine Entscheidungskompetenz hinsichtlich der Umsetzung der Projekte verfügt. Gleichzeitig steht die Initiative im engen Austausch mit Wissenschaft, kommunaler Verwaltung und Politik, sodass ihre Einflussmöglichkeiten womöglich größer sind als die von selbstorganisierten, kleinbürgerlichen Bewegungen (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2021a). Sie profitieren auch von den finanziellen Förderungen des Referats für Klima- und Umweltschutz und des Mobilitätsreferats. Ohne die Finanzierung könnte die Initiative ihre Ideen nicht in dieser Qualität umsetzen (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2021a). Gleichzeitig liegt die Entscheidungskompetenz bei der Stadtverwaltung. Diese Heteronomie spricht dafür, dass die Initiative im kooperativen Austausch mit der Stadt agiert. Die Fachexpert*innen der Verwaltung prüfen die Ideen auf ihre Umsetzbarkeit und handeln bei Bedarf alternative Vorschläge aus (siehe Anhang 1B, Z. 200-202; 1C, Z. 265-268). Eine der Initiator*innen beschrieb die Zusammenarbeit folgendermaßen:

„Insgesamt haben wir gemerkt, dass uns alle (...) unterstützen wollten. Sie haben unter der Berücksichtigung verwaltungstechnischer Voraussetzungen, die sie erfüllen müssen, so gut es geht, geholfen. Sie sind auf Fragen eingegangen und haben gesagt, was wir brauchen.“

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

Daran hat man gemerkt, dass insgesamt der Wille da ist, das Projekt nicht zu boykottieren, sondern es umzusetzen und dafür Wege zu finden.“

(siehe Anhang 1A, Z. 303-307)

Gleichzeitig betont eine Person aus der Verwaltung die Wichtigkeit solcher Initiativen. Man brauche jemanden, der bzw. die die Menschen an die Hand nimmt und etwas machen will. Ohne die bürgerlichen Initiativen würde man die Ziele der Verwaltung nicht erreichen (siehe Anhang 1C, Z. 261-268). Insgesamt lässt sich die Rolle der Initiative als Bindeglied zwischen Zivilgesellschaft und kommunaler Verwaltung interpretieren. Sie selbst verstehen sich als Ermöglicher, nicht als Umsetzer (siehe Anhang 2B, Z. 114). Eine*r der Initiator*innen erklärt:

„Unsere Aufgabe ist es, aufzuzeigen, was möglich ist, was machbar ist, was passiert. Wir machen die Experimente, aber die Stadt muss umsetzen.“

(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 1A, Z. 55-58)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

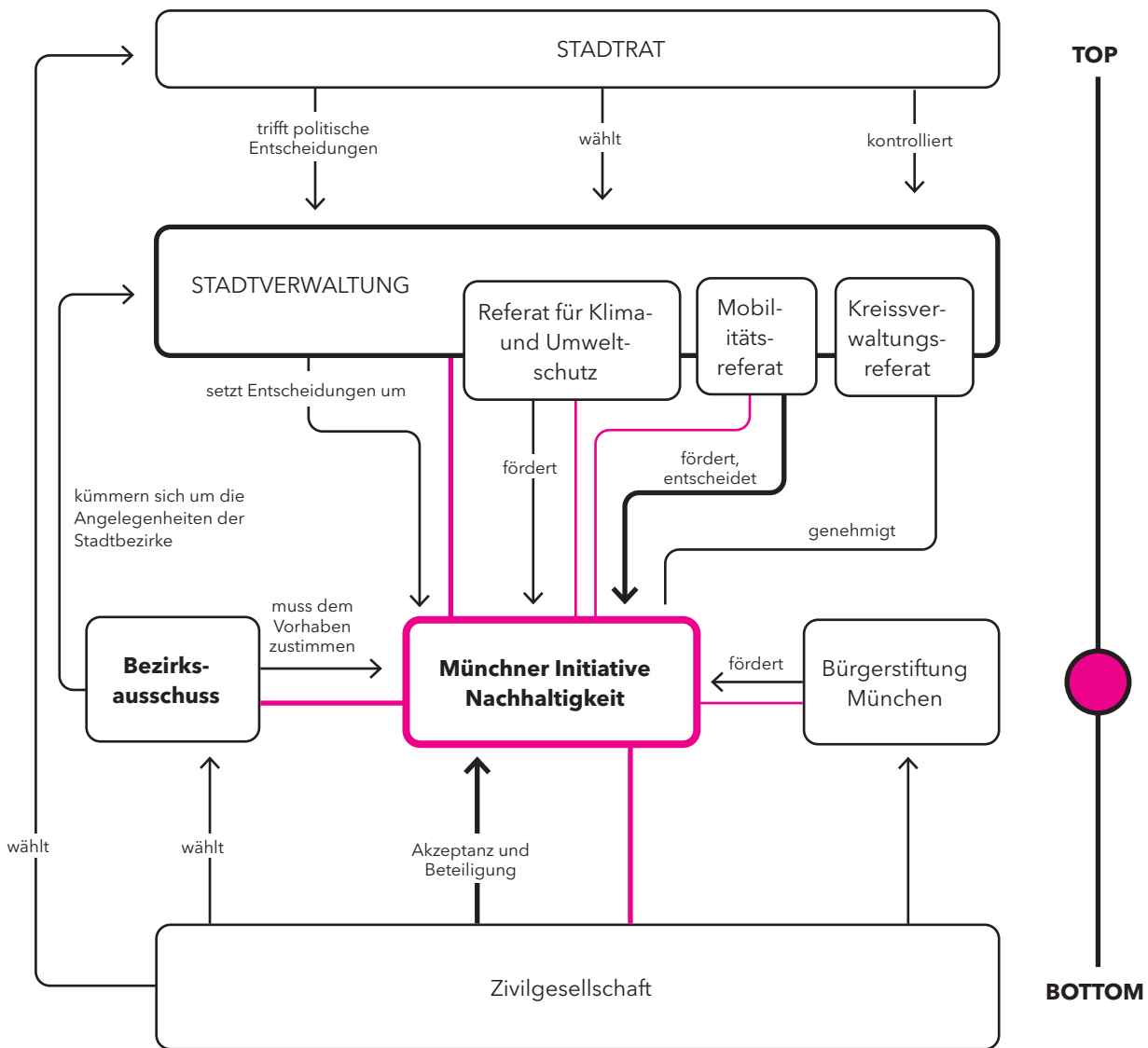


Abbildung 60

Rolle der Münchener Initiative Nachhaltigkeit (eigene Darstellung)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

Gestaltung und Nutzung

Um der Bevölkerung die Mehrwerte eines autoreduzierten Quartiers näher zu bringen, überlegte sich die Initiative ein alternatives Raumkonzept. Dabei wurde sie jedoch von ihren finanziellen und personellen Kapazitäten begrenzt (siehe Anhang 1A, Z. 43-45). Um ihren Kapazitäten und Möglichkeiten mehr Spielraum zu geben, ging die Initiative verschiedene Kooperationen ein, suchte Unterstützer*innen, Förder*innen und Spender*innen (siehe Anhang 1C, Z. 281-286; 1A, Z. 159-162). Das Schwanthaler Forum erklärte sich bereit, die im vorangegangenen Projekt in der Parkstraße verwendeten Hochbeete zwischenzulagern. Dadurch konnte die Initiative die begrünten Hochbeete mit Sitzmöglichkeiten erneut einsetzen (siehe Anhang 1D, Z. 144-147). Das Gartenbauamt stellte die Erde für die Bepflanzung zur Verfügung. Das Referat für Klima und Umwelt förderte die Bepflanzung. Nur ein kleiner Teil musste selbst finanziert werden. Besorgung und Transport der Pflanzen war jedoch Aufgabe der Initiative (siehe Anhang 3A). Die begrünten Hochbeete grenzten den Freiraum vom Straßenraum ab und luden zum Verweilen ein. Ein lokal ansässiger Architekt konzipierte mit der Unterstützung von Lemon-Aid einen kleinen Pavillon. Auf einer 19m² großen Holzauflage stapelten sich ca. 140 Getränkekisten, die durch ihre modulare Bauweise verschiedene Arten von Möbeln ermöglichen (Münchener Initiative Nachhaltigkeit, 2022g). Die Installation ist flexibel und wurde während des Projekts als Bühne und Aufenthaltsraum genutzt (siehe Anhang 1D, Z. 417-422). Am südlichen Ende befand sich die Mobilitätsstation „Velo Hub“, an der man Fahrräder abstellen und kleine Reparaturen vornehmen konnte. Das Dach war über eine Treppe zugänglich und lud zum Verweilen ein. Um lärmintensive Nutzungen besonders in den Abendstunden zu vermeiden, wurde die Dachterrasse des Velo-Hubs abends abgesperrt (siehe Anhang 1D, Z. 91-94). Außerdem bestand die Möglichkeit, sich E-Lastenräder auszuleihen. Drei Car-Sharing-Parkplätze ergänzten das Mobilitätsangebot. Die übrige, freie Fläche stand den Anwohner*innen, Passant*innen und allen Interessierten zur individuellen Aneignung zur Verfügung (Münchener Initiative Nachhaltigkeit, 2022c). Um den Ort zu beleben, die Gesellschaft zu aktivieren, aber auch, um die Mehrwerte der Umnutzung aufzuzeigen, stellte die Initiative einen umfassenden Veranstaltungskalender auf die Beine. Auch Anwohner*innen, Künstler*innen, Kreative, Vereine usw. konnten vorab ihre Idee oder Veranstaltung mitaufnehmen lassen. Musik und Kunst, öffentliche Diskussionen, Angebote für Senior*innen, Mobilitätsveranstaltungen sowie Angebote der Stadtbibliothek waren Bestandteil des Programms. Jeden Sonntagabend verzauberten verschieden Musiker*innen die Straße. Mit dem Format „Demokratie-Café“ konnten Bürger*innen aus dem Viertel Themen ansprechen, die ihnen auf dem Herzen lagen. Die Stadtbibliothek lud zum Bücherflohmarkt ein, präsentierte Bücher und veranstaltete Lesenachmittage. Zudem konnten Kinder gemeinsam mit einem Graffiti-Künstler die Asphaltfläche mit bunten Farben gestalten. Verschiedene Veranstaltungen zum Thema Mobilität zeigten Alternativen zum privaten Auto auf. Spontane Aktionen wie gemeinsames Frühstück oder eine Yoga-Stunde veranschaulichten die vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten (Münchener Initiative Nachhaltigkeit, 2022c, 2022d, 2022e). Dennoch konnte man beobachten, dass in den Zeiträumen, in denen keine

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

Veranstaltung stattfand, die Flächen größtenteils ungenutzt blieb. Darauf machte auch die Münchner Abendzeitung in einem Artikel über das Projekt aufmerksam und stellte den Erfolg kritisch infrage. Der Autor beschrieb, dass die neu gewonnene Fläche „am dritten Tag völlig verwaist“ ist und „niemand (...) auf dem Bänkchen [sitzt]“ (Ince, 2022). Nur die Sitzgelegenheiten wurden, abgesehen von besonders heißen Tagen, häufig genutzt. Das Dach der Mobilitätsstation, die Getränkekiste auf dem Pavillon sowie die Sitzgelegenheiten bei den Beeten luden die Menschen zum Verweilen ein (siehe Anhang 3A).

Programmierung und Nutzungsmöglichkeiten

- Wöchentliche Musikveranstaltungen
- Diskussionsrunden
- Mobilitätsveranstaltungen
- Street-Art
- Bücherflohmarkt, Buchvorstellungen, Vorlesestunden
- Café-Zeremonien
- Yogastunden
- Frühstück und Picknick
- Fahrradreparaturen
- Car-Sharing und Verleih von E-Lastenrädern

Räumliches Grundgerüst

- 50 Hochbeete mit drei bis vier Sitzmöglichkeiten
- „Pixel-Kasten-Pavillon“
- Mobilitätsstation „Velo-Hub“
- Farbe, Schilder und Absperrband
- 300m² freie Fläche zur individuellen Aneignung

Flexibilität

Um den zurückeroberten Straßenraum zu reaktivieren, setzte die Initiative auf einfache, schnell umsetzbare und flexible Ausstattungselemente. Die Implementierung der Elemente erfolgte im Bestand, sodass keine baulichen Eingriffe notwendig waren. Innerhalb von wenigen Tagen konnte die Schießstättstraße umgestaltet werden (siehe Anhang 2A). Gleichzeitig ermöglichte die große, freie Fläche verschiedenste Nutzungen, die spontan je nach Bedarf, ausgeübt werden konnten. So war es möglich, dass morgens eine Yoga-Stunde praktiziert und nachmittags Federball gespielt wurde. Außerdem waren auch spontane Ergänzungen wie die Aufstellung eines Tausch-Häuschens möglich (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022b). Die schnelle Umsetzung, die Anpassungs- und Reaktionsmöglichkeiten auf sich ändernde Bedürfnisse ist vor dem Hintergrund der Polykrisen eine bedeutsame

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

Eigenschaft, die im Rahmen des Sommerexperiment Schießstättstraße im kleinen Maßstab erprobt wurde.

Kommunikation und Information

Um auf das Projekt aufmerksam zu machen und die Bevölkerung zu informieren, setzten die Initiator*innen auf verschiedene Kommunikationsstrategien (siehe Anhang 1A, Z. 88-91):

- Flyer
- Webseite: regelmäßige Blogbeiträge und ein Newsletter
- Soziale Medien: Instagram
- Presse: Berichterstattung lokaler Zeitungen
- Sichtbarkeit bzw. Präsenz im öffentlichen Raum
- Spontane Gespräche vor Ort
- Verschiedene Beteiligungsformate: Online-Workshops, Umfragen, Präsenz-Workshop

Gleichzeitig ist auch die Außendarstellung der Intervention Teil der Kommunikation. Mit dem Projektname „WestendKiez – mehr Raum für Alle im Westend“ kommunizierte die Initiative ihr Vorhaben. Die Notwendigkeit von mehr qualitativen Freiräumen, die durch den Wegfall von Parkflächen geschaffen werden sollen, standen dabei als Argument im Vordergrund. Darin impliziert war auch die Forderung nach einer alternativen Mobilität, da das Auto nicht nur schädliche Emissionen ausstößt, sondern auch große Flächen an öffentlichen Raum einnimmt (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022c). Jedoch durfte die Initiative aufgrund einer fehlenden rechtlichen Grundlage nicht dafür werben, dass sich die Bürger*innen die freigewordene Fläche individuell aneignen und nutzen darf. Viele Menschen waren mit der freigewordenen Flächen überfordert. Die Absicht, die Luftqualität zu verbessern und Freiräume für die Bewohner*innen zu schaffen, kam nicht an (siehe Anhang 2B, Z. 226-227, 359-368). Neben der Information der Bürger*innen stellte sich auch die interne Kommunikation mit der Stadtverwaltung und kooperierenden Partner*innen als zeitintensiv heraus (siehe Anhang 1A, Z. 79,83, 108-113).

Kollaborationen

Da die Münchner Initiative Nachhaltigkeit als gemeinnützige Organisation nur über begrenzte finanzielle, personelle und materielle Ressourcen verfügt, ist sie auf die Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteur*innen angewiesen (siehe Anhang 1C, Z. 281-286; 1A, Z. 159-162). So können sie ihren Spielraum an Möglichkeiten ausweiten. Dabei lassen sich verschiedene Felder identifizieren, bei denen die Initiative auf Kollaborationen zurückgreifen konnte. Dazu zählen wissenschaftliche Begleitungen, Veranstaltungen, Ausstattung, Organisation und Lagerung, Beratung, aber auch finanzielle Unterstützung. Die folgende

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

Abbildung gibt einen Überblick über die wichtigsten Kollaborationen und deren Beitrag. Die Suche stellt sich insgesamt als zeitintensiv, weniger ergiebig und mühselig heraus (siehe Anhang 1A, Z. 79-83). Ohne die externe Unterstützung wäre das Sommerexperiment jedoch nicht umsetzbar gewesen. Als besonders wichtige Kollaboration ist die Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat zu nennen. Im gemeinsamen Austausch entwickelten sie ein realisierbares Konzept. Das Referat agiert als prüfende und beratende Instanz und war stets bemüht, die Idee der Initiative trotz engen rechtlichen Rahmenbedingungen zu verwirklichen (siehe Anhang 1B, Z. 200-202; 1D, Z. 321-324; 1A, Z. 303-307). Gleichzeitig zeigte sich auch, dass Art und Umfang der Unterstützung die Qualität des Projektes beeinflussen. Das Engagement einer Musikerin bereicherte das Veranstaltungsprogramm und das Entgegenkommen des Schwanthaler Forums ermöglicht die Wiederverwendung und Instandhaltung der Hochbeete (siehe Anhang 1D, Z. 144-147, 362-383).

<u>Finanzieller Förder*innen</u>	<u>Zweck/Hintergrund</u>
Referat für Klima und Umwelt	Regelförderung und Sondergenehmigung
Mobilitätsreferat	Sondergenehmigung
Bayerische Hausbau	Zuschuss
Schwanthaler Forum	Zuschuss für Spielplatzaktion
Reinheitsgebot für Münchner Luft	Zuschuss
Örtlicher Stadtbezirk (BA8)	Stadtbezirksbudget zur Unterstützung des Projekts

Abbildung 61

Übersicht über die finanziellen Förder*innen
(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022c; siehe Anhang 1D; eigene Darstellung)

<u>Projektpartner*innen</u>	<u>Form der Beteiligung</u>	<u>Kategorie</u>
Innovationsnetzwerk M:Uni-verCity	Beteiligung an Diskussionen, Moderation von Workshops	Wissenschaftliche Begleitung
LMU Ludwig-Maximilians-Universität München	Umfragen für das gesamte Westend: In welche Richtung soll sich die Mobilität im Westend entwickeln? Semesterarbeit zur Verkehrssicherheit (2020-2021)	Wissenschaftliche Begleitung (Mobilität)
Technische Universität München	Bachelorarbeit zum Parkverhalten	Wissenschaftliche Begleitung (Mobilität)
Schwanthaler Forum	Lagerung der Hochbeete im Schwanthaler Forum sowie kostenloser Wasseranschluss zum Gießen der Pflanzen	Logistik und Organisation
Münchner Stadtbibliothek	Bücherflohmarkt, Buchvorstellungen, Lesestunden	Veranstaltungen
interestik	Wissenschaftliche Beratung, Beteiligungsprojekt, Beratung	Beratung
Hochschule München University of Applied Sciences	Projektarbeit "Visions-Baum"	Wissenschaftliche Begleitung (Beteiligung)
ELFIT	Beteiligung bei Workshop, Präsentation alternativer Fortbewegungsmittel	Mobilitätsangebot
Stattauto	Car-Sharing-Stellplätze	Mobilitätsangebot
Luis Pozo, Diagramma Architektur mit Lemon-Aid	Konzept/Umsetzung Möblierung, Spende Getränkeboxen, ehrenamtliche Tätigkeit	Möblierung/Ausstattung
Kreisverwaltungsreferat*	Ansprechpartner für Veranstaltungen	Organisation
Velo-Hub	Mobilitäts-Hub: Konzept durch Design-It, Umsetzung durch Zusammenarbeit mit einer Stahlbaufirma	Mobilitätsangebot
Polizei	Kontrolle der Auflagen bzw. Halteverbote	Organisation
Verschiedene Musiker*innen und Künstler*innen	Ehrenamtliches Engagement, Veranstaltungen zur Belebung der Fläche	Veranstaltungen (Kultur- und Musikprogramm)
Helfer*innen bzw. Anwohner*innen	Ehrenamtliches Engagement beim Gießen, Auf- und Abbau	Organisation
Lemon-Aid	Spende von 140 Getränkeboxen für die Möblierung	Möblierung
Gartenbauamt	Spende und Lieferung von 7m ³ Erde für die Pflanzung	Möblierung/Organisation

Abbildung 62

Übersicht über die finanziellen Förder*innen (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022c, 2022d, 2022e, 2022f; siehe Anhang 1A und 2B; eigene Darstellung)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

Finanzierung und Kosten**Finanzierung**

Durch die gemeinnützigen Strukturen, die nicht auf wirtschaftliche Zuwächse abzielen, ist die Initiative auf externe Unterstützer*innen, Förder*innen und Spenden angewiesen. Daher hat sie sich auch schon früh auf die Suche gemacht, die sich jedoch als zeitintensiv und wenig ergiebig herausstellte (siehe Anhang 1A, Z. 79-83). Oftmals musste die Initiative lange auf Antworten oder Zusicherungen warten oder sich mit Absagen zurecht finden. Erschwerend kam hinzu, dass die Förderungen der Stadt über einen zusätzlichen, offiziellen Förderantrag genehmigt werden musste. Kostbare Zeit verstrich und die Auszahlung verzögerte sich. Daher mussten bei anderen Projekten Gelder zurückgehalten werden. Die Finanzierung war mit vielen Unsicherheiten verbunden und muss bei jedem Projekt neu zusammengestellt werden (siehe Anhang 1A, Z. 168-174). Gleichzeitig bestimmt sie die Qualität der Ausgestaltung und kann als limitierender Faktor interpretiert werden.

<u>Aktuer*in</u>	<u>Art</u>	<u>Höhe</u>
Referat für Klima und Umwelt	Regelförderung	3.000€
Referat für Klima und Umwelt	Zusatzförderung durch Stadtratsbeschluss	10.000€
Mobilitätsreferat	Zusatzförderung durch Stadtratsbeschluss	10.000€
Stadtberzik 8	Zuschuss über Stadtberzirksbudget	4.745€
Bayerische Hausbau	Zuschuss	5.000€
Schwanthaler Forum	Zuschuss	3.000€
Reinheitsgebot Münchner Luft	Zuschuss	750€

Abbildung 63

Übersicht über die Finanzierung (Direktorium HAI/BA München, 2022; Mobilitätsausschuss, 2022; Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022c, 2022h; eigene Darstellung)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

Kosten

Laut dem Beschluss des Mobilitätsausschusses tragen die Projektträger*innen die Kosten für Beschilderung, Möblierung, Sondernutzungen und Veranstaltungen selbst. Im Rahmen der bestehenden Mittel kann das Mobilitätsreferat Kosten für notwendige Gutachten (z.B. einer verkehrstechnischen Untersuchung), ergänzende Öffentlichkeitsarbeit und die Koordination innerhalb der Stadtverwaltung übernehmen. Die verkehrsrechtlichen Anordnungen sind aufgrund der Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung kostenfrei (Mobilitätsausschuss, 2022, S. 9-12). Dennoch fällt ein Großteil der Kosten auf die Initiative zurück. Somit musste die Münchner Initiative Nachhaltigkeit ca. 45.000€ aufbringen, um das Projekt zu finanzieren. Darin sind auch ca. 12.500€ für Ehrenamtsstunden enthalten, die nicht vergütet wurden (siehe Anhang 1D, Z. 287-289). Diese Bilanz verdeutlicht, dass die Realisierung des Projektes auf unbezahlte, ehrenamtliche Arbeit fußt. Als größter Kostenpunkt schlug sich das Velo-Hub nieder. Mit der Intention alternative Mobilitätsangebote zu schaffen, war die Implementierung des Velo-Hubs jedoch bedeutsam. Das zeigt, dass die Qualität des Angebotes auch von den finanziellen Möglichkeiten abhängt (siehe Anhang 1D, Z. 113-114). Generell müssen die Initiativen für entstehende Kosten selbst aufkommen. Diese Herausforderung kann für eine gemeinwohlorientierte Organisationen als abschreckender Faktor interpretiert werden. Finanzielle Unterstützung aus der öffentlichen Hand gab es für die Münchner Initiative über eine Regelförderung, die jedoch nur einen geringen Teil der Kosten abfangen kann. Erst ein zusätzlicher Förderantrag kompensiert die Kosten des Projekts. Doch bis diese Förderung genehmigt wurde, verging wertvolle Zeit. So wusste die Münchner Initiative bis kurz vor dem Start des Projektes nicht, ob alle Kosten durch externe Förderungen und Finanzierungshilfen abgedeckt werden können (siehe Anhang 1A, Z. 168-174).

Beteiligung, Akzeptanz und Engagement

Um eine möglichst hohe Zustimmung bei den Bürger*innen zu erzielen, bemühten sich die Initiator*innen um eine frühzeitige Einbindung. Sie organisierten verschiedene Veranstaltungen, bei denen Anwohner*innen und Interessierte ihre Sorgen und Wünsche einbringen konnten. Gleichzeitig engagierten sich Expert*innen aus verschiedenen Bereichen, indem sie u.a. Workshops moderierten oder eine wissenschaftliche Grundlage für die Diskussionen vorbereiteten. Bereits im Winter 2020 fanden drei Online-Workshops mit verschiedenen Themenschwerpunkten statt. Darauf folgten weitere Beteiligungsformate, sodass eine kontinuierliche Involvierung der Bevölkerung angeboten wurde (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022a). Die Beteiligung der Bürger*innen vor der Umsetzung des Projektes stellt eine Strategie dar, um die Akzeptanz zu stärken. Ergänzend dazu, bemühte sich die Initiative darum, die Meinung der Bürger*innen auch während und nach dem Experiment einzufangen. Studierende der Hochschule München entwickelten für das Projekt einen

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

Visions-Baum, den sie in der Schießstättstraße aufstellten. Interessierte konnten auf einem Zettel ihre Gedanken und Wünsche zu dem Experiment festhalten und diesen an den Baum hängen. Ungefähr 161 Rückmeldungen kamen darüber zustande. Anzumerken ist jedoch, dass mehrere Wunschäußerungen pro Person möglich gewesen sind. 43 Rückmeldungen bezogen sich auf das Thema Verkehrsberuhigung und Fußgängerzonen. Darüber hinaus zeigte sich ein hohes Bedürfnis nach Grünflächen und Wasserstellen, sowie Begegnungsorte und Sitzmöglichkeiten. Acht Personen bewerteten das Projekt negativ (Schauz, Enders, & Gleißner, 2022). Im direkten, informellen Gespräch mit Passant*innen erreichten die Initiator*innen fast ausschließlich positive Haltungen. Ein Großteil befürwortet das Projekt und wünscht sich die Umnutzung dauerhaft. Es entsteht der Eindruck, dass die meisten die Arbeit und Intention der Initiative sehr schätzen und auf die Transformation der Straßenräume warten (siehe Anhang 1A Z. 238-244). Dennoch gab es auch kritische Stimmen. Die größte Sorge ist die Angst um den Parkplatz. Da die Parkraumsituation für viele jetzt schon eine Belastung ist, löst die Vorstellung von einer Reduzierung der Parkplätze Unverständnis aus. Wurden die Hintergründe und die Notwendigkeit dafür erläutert, zeigten sich einige einsichtig. Trotzdem gab es Personen, die lautstark gegen die Maßnahme protestierten. Diese waren auch mit sachlichen, faktenbasierten Argumenten nicht zu überzeugen. Dieser harte Widerstand trat zwar nur bei vereinzelt Personen auf, jedoch wurden diese meist besonders laut (siehe Anhang 2A und 2B).

Um die Pflege und Instandhaltung, sowie Auf- und Abbau der Intervention zu bewerkstelligen, sucht die Initiative das Engagement in der Bevölkerung. Für das Gießen der Hochbeete stellte sie auf ihrer Webseite eine Liste ein, in der sich Freiwillige eintragen konnten. Die Initiative nutzte die Webseite, um für Hilfe beim Auf- und Abbau aufzurufen (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022e). Zwar war das Engagement nicht überwältigend, aber es reichte aus, um die Arbeiten zu erledigen. Dennoch ist zu beachten, dass in Höhe von 12.500€ Ehrenamtsstunden geleistet wurden, die nicht ausbezahlt wurden. Besonders die Projektleitung, aber auch zahlreiche weitere Beteiligte investierten ihre freie Zeit, um das Projekt zu verwirklichen (siehe Anhang 1D, Z. 287-289; 2B, Z. 15-29)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

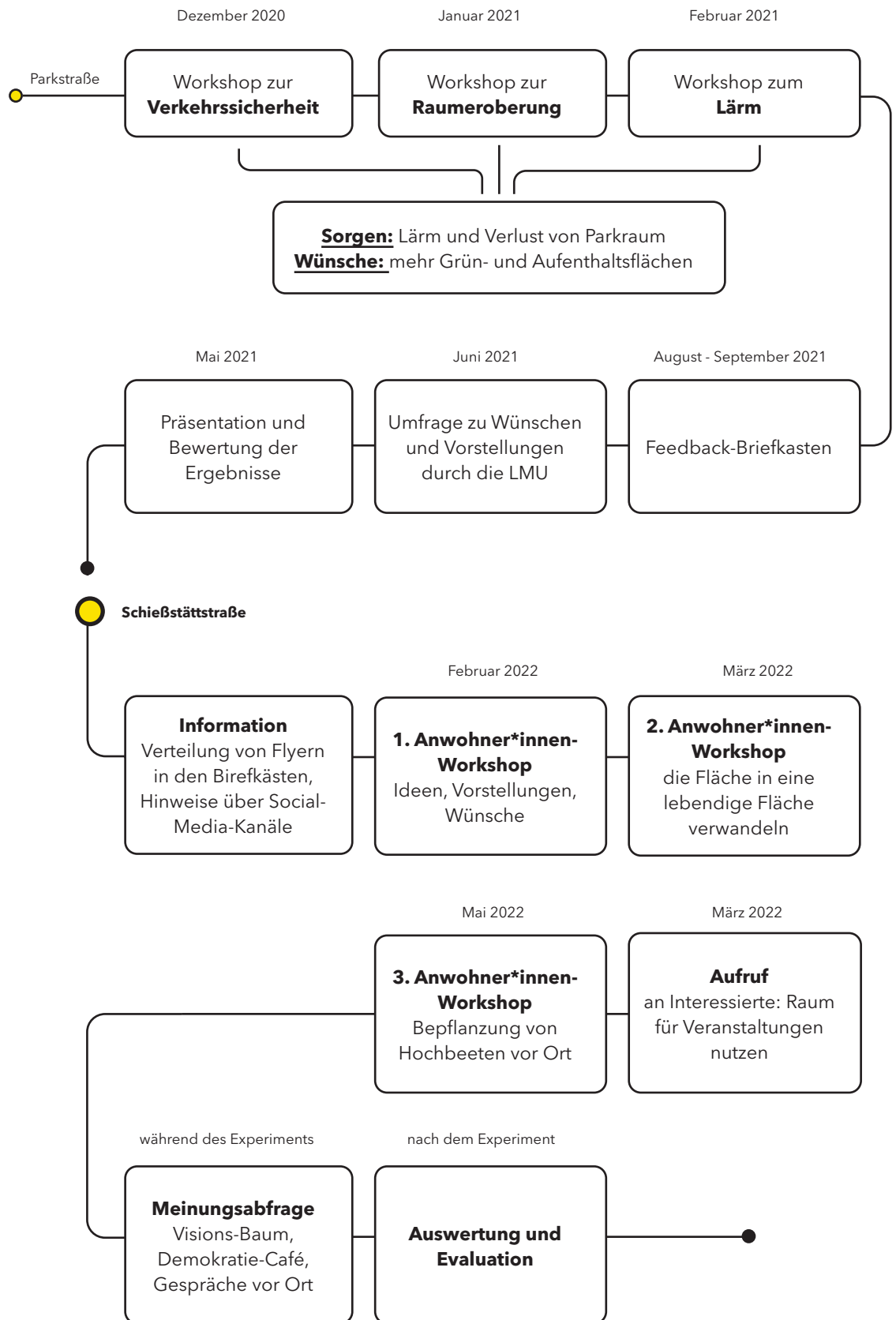


Abbildung 64

Übersicht über die Beteiligung (Quelle: Münchner Initiative Nachhaltigkeit; eigene Darstellung)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

D. Bestimmungsmerkmale

Zeit

Die Idee, ein autoreduziertes Quartier im Westend zu realisieren, entstand im Rahmen des 2. Arbeitstreffen Ende Juni 2020 (Schmauch, 2020). Der erste Baustein, die Umgestaltung der Parkstraße, fand im Sommer 2021 statt. Anfang des Jahres 2022 starteten die Planungen zum zweiten Baustein: Die Umgestaltung der Schießstättstraße. Ungefähr ein halbes Jahr später, im Juli 2022 wurde das Sommerexperiment eröffnet. Während die Vorbereitungszeit ca. sechs Monate beanspruchte, erfolgte die räumliche Umsetzung innerhalb von ca. vier Tagen. Vom 08.07. bis zum 15.09.2022, also ca. neun Wochen lang, war das Experiment erlebbar. Danach wurde es wieder abgebaut. (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022a). Doch welche Prozesse beanspruchten so viel Zeit? In Rücksprache mit der Initiative stellten sich folgende Punkte als besonders zeitintensiv heraus (siehe Anhang 1A, Z. 79-91; 3A):

- Vernetzung und Kontaktpflege: Suche nach Förder*innen, Unterstützer*innen, Spender*innen; Kontakt zu Projektpartner*innen
- Auf- und Abbau inklusive Beschilderung
- Instandhaltung und Pflege wie z.B. das Gießen der Beete
- Ansprechpartner*innen für Veranstaltungen sowie die gesamte Veranstaltungsplanung
- Bürokratischer Aufwand: Anträge, Genehmigungen, Abstimmungen mit der Verwaltung, Formulare, Klärung z.T. auch von Details
- Öffentlichkeitsarbeit (Newsletter, Blogartikel, Flyer, Schilder)

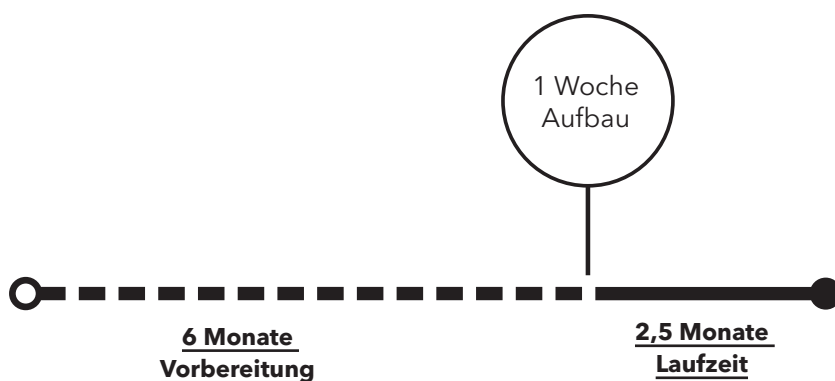


Abbildung 65

Gegenüberstellung der Vorbereitungszeit und Laufzeit (eigene Darstellung)

E. Strategie und Prozess

Strategie

Das vorangegangene Projekt der Münchner Initiative Nachhaltigkeit in der Parkstraße im Sommer 2021 hat gezeigt, dass es an rechtlichen Grundlagen fehlt, um bei der temporären Umgestaltung von Straßenräumen auch verkehrsberuhigende oder verkehrsverlagernde Maßnahmen zu realisieren. Daher konnten bis dato lediglich Projekte in Form von Sondernutzungen oder Veranstaltungen genehmigt und Ideen nur sehr eingeschränkt umgesetzt werden (Mobilitätsausschuss, 2022, S. 1). Um die Realisierung bürgerschaftlicher Projekte zu fördern und die Umsetzungsmöglichkeiten zu erweitern, stellt der Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 01.06.2022 notwendige, rechtliche und organisatorische Voraussetzungen dar. Übergeordnetes Ziel der bürgerlichen Projekte ist es, die Verkehrswende voranzutreiben, indem Straßenräume zunächst temporär umstrukturiert werden und Anreize für alternative Mobilität geben. Langfristig gesehen wird jedoch eine dauerhafte Änderung der verkehrlichen Situation beabsichtigt. Dabei stehen Neuordnungen des öffentlichen Raumes, Alternativen zum Privatauto, aber auch die Chancen für klimaangepasste Straßenräume im Fokus (Mobilitätsausschuss, 2022, S. 2). Sofern keine konkrete Gefahrenlage besteht, verhindert die bestehende Straßenverkehrs-Ordnung aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen jedoch die Anordnung solcher Projekte (Straßenverkehrs-Ordnung, 2013; siehe Anhang 1E, Z. 125-128). Da die Städte an die Straßenverkehrs-Ordnung gebunden sind, stützt sich z.B. die Stadt München auf das Konzept der geordneten, städtebaulichen Entwicklung, die auch in der Straßenverkehrs-Ordnung unter §45 Abs. 1b Nr. 5 verankert ist (Straßenverkehrs-Ordnung, 2013). Die geordnete, städtebauliche Entwicklung schreibt den Kommunen einen gewissen Gestaltungsspielraum zu. Sie erwähnt explizit, dass Interventionen zur Verkehrsberuhigung, die sich positiv auf die Lebensqualität auswirken, zur Selbstverwaltungsangelegenheit einer Gemeinde zählen. Voraussetzung für die Anwendung eines geordneten, städtebaulichen Entwicklung ist ein städtebauliches Konzept, welches durch die Willensbildung eines Gemeindeorganes beschlossen wird (Straßenverkehrs-Ordnung, 2013). Der Beschluss des Mobilitätsreferats im Juni 2022 soll den Rahmen für das neue städtebauliche Konzept abstecken. Er dient als Rahmen für die Umsetzung bürgerschaftlicher Projekte, die eine temporäre Umgestaltung (max. vier Monate) in einem räumlich begrenzten Bereich beabsichtigen. Wesentliche Elemente der Umgestaltung sollen Mobilitätsangebote, Sondernutzungen und Veranstaltungen sein. Das Mobilitätsreferat übernimmt die verkehrsrechtliche Anordnung sowie erforderliche Absicherungsmaßnahmen. Die Sondernutzungen werden durch die zuständige Bezirksinspektion genehmigt. Das Kreisverwaltungsreferat ist für die Genehmigung von Veranstaltungen zuständig. Jedoch prüft das Mobilitätsreferat vorab, ob die Sondernutzungen bzw. Veranstaltungen der Zielsetzung gerecht werden (Mobilitätsausschuss, 2022, S. 5-6). Um auch dauerhafte Veränderungen zu verwirklichen, wird bereits bei der Planung darauf geachtet, konkrete Bestandteile wie z.B. Sharing-Stellplätze so zu organisieren, dass sie auch längerfristig bestehen können. Gleichzeitig kann bei überwiegend positiver Resonanz das Projekt verlängert werden. Wird eine dauerhafte

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

E. Strategie und Prozess

Verstetigung erwünscht, werden nach Abschluss des Projektes die erforderlichen Schritte mit Politik, Verwaltung und den Initiativen herausgearbeitet und eingeleitet. Darüber hinaus legt der Beschluss auch konkrete verkehrliche Voraussetzungen fest. Dazu zählt unter anderem, dass in den Bestandsstraßen max. Tempo 30 erlaubt sein oder der öffentlichen Personennahverkehr nicht beeinträchtigt werden darf. Prinzipiell erfolgt jedoch eine Einzelfallbewertung. Ergänzend dazu muss ein örtliches Verkehrskonzept vorgelegt werden, welches die Maßnahmen hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung als erforderlich und zweckmäßig begründet. Je umfangreicher die Maßnahme, desto mehr Aufwand erfordert die Erstellung des Verkehrskonzeptes. Entstehen keine erwartbaren Verkehrsverlagerungen in andere Straßen, kann eine Einschätzung des Mobilitätsreferats bereits ausreichend sein. Tiefgreifendere Maßnahmen wie z.B. Straßensperrungen erfordern eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU), welche vom Mobilitätsreferat inhaltlich geprüft wird. Auch wenn die Projekte in enger Zusammenarbeit mit den Initiativen entwickelt werden, liegt die Entscheidungskompetenz immer beim Mobilitätsreferat.

Prozess

Der Beschluss zur Stärkung bürgerschaftlicher Projekte sieht auch eine Aufgabenteilung zwischen Verwaltung und Initiativen vor. Im Folgenden wird der erforderliche Prozess, der vor der tatsächlichen Umsetzung des Projektes abläuft, dargestellt. Der Austausch mit wichtigen Beteiligten erlaubte einen Einblick hinter die Kulissen. Dieser Austausch sowie die notwendigen Schritte, die das Mobilitätsreferat in ihrem Beschluss vorschlagen, bilden die Basis für die Darstellung des Prozesses. Da das Phänomen der temporären Interventionen durch bürgerschaftliches Engagement noch ein relativ neuartiges Stadtgestaltungstool ist, bietet der Prozess noch Optimierungspotenzial. Dieses wird anschließend im Kapitel 4 auf Grundlage des dargestellten Prozesses herausgearbeitet.

Im Januar 2022 entwickelte die Münchner Initiative Nachhaltigkeit die Idee, Parkplätze in der Schießstättstraße zu einem öffentlichen Raum für Alle umzuwandeln. Dafür erarbeitete die Initiative ein entsprechendes Raumkonzept. Dieses wurde anschließend dem Mobilitätsreferat vorgestellt. Durch das vorangegangene Projekt in der Parkstraße war der örtliche Bezirksausschuss bereits mit dem Vorhaben der Initiative vertraut. Die Projektleitung betont jedoch, dass vor der Kontaktaufnahme zum Mobilitätsreferat, der Rückhalt im Bezirksausschuss sichergestellt werden muss. Denn wenn der Bezirksausschuss das Projekt nicht befürwortet, „dann weiß man, dass man keine Chance hat“ (siehe Anhang 1D, Z. 333-334).

„Wenn klar ist, der Bezirksausschuss steht nicht dahinter,
haben wir es nicht gemacht“

(Mobilitätsreferat München, siehe Anhang 1C, Z. 79).

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

E. Strategie und Prozess

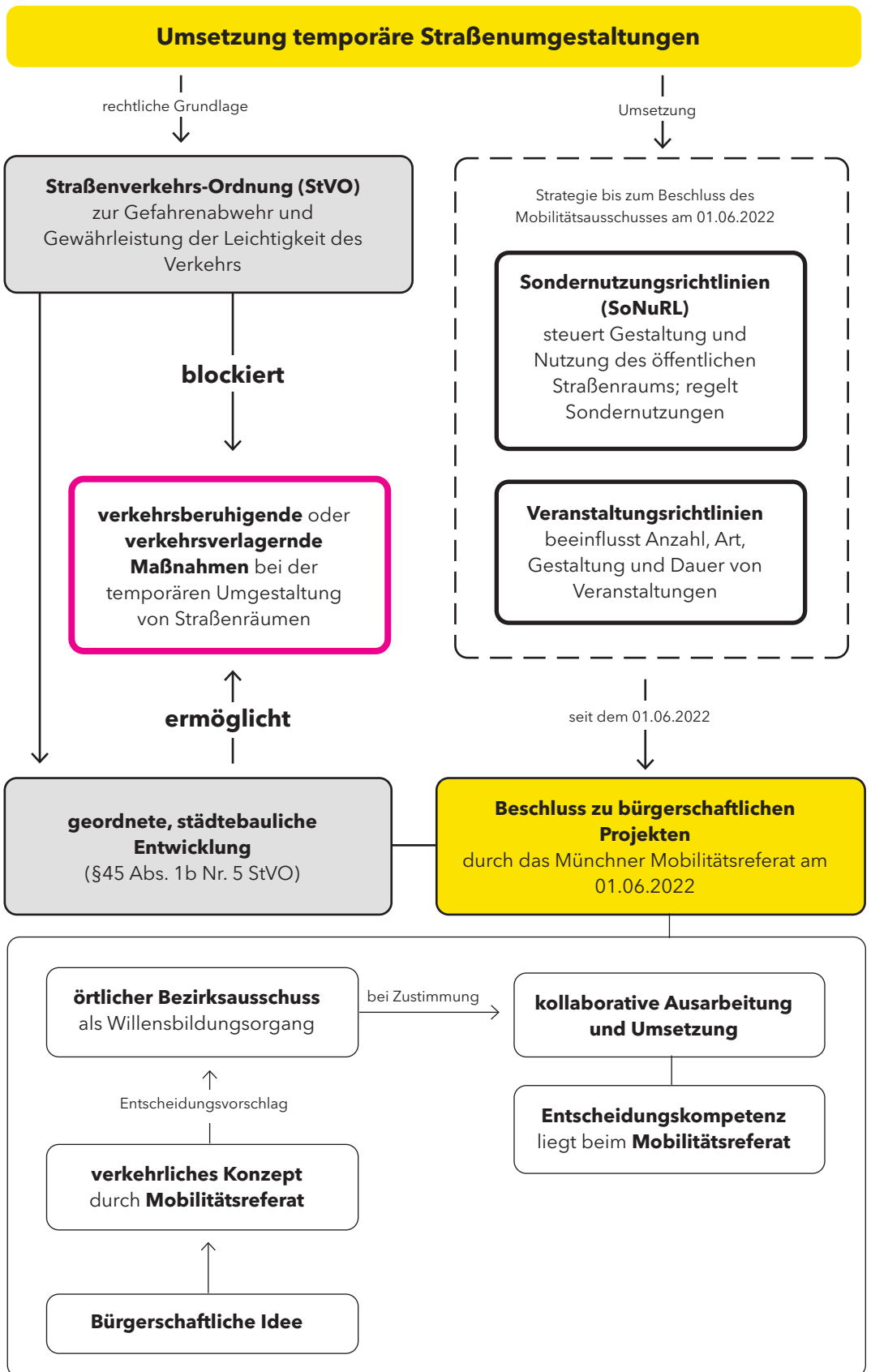


Abbildung 66
Münchens Strategie (eigene Darstellung)

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

E. Strategie und Prozess

(Sonderregelung: Im Rahmen des 2. Münchner Mobilitätskongresses werden bürgerliche Organisationen und Projekte finanziell unterstützt. Möchten die Initiativen bzw. Initiator*innen von diesem Budget Gebrauch machen, müssen sie sich im ersten Schritt darauf bewerben (Mobilitätsreferat München, 2022). So wird es auch die Münchner Initiative Nachhaltigkeit mit ihrem Vorhaben 2023 handhaben (siehe Anhang 1D, Z. 301-305).

Nachdem der Bezirksausschuss informiert und das Mobilitätsreferat involviert wurde, traf sich die Projektleitung mit den Beteiligten vor Ort. Das Konzept wird durch das Mobilitätsreferat geprüft. Je nach Projektumfang ist ein Verkehrsgutachten erforderlich - für das Sommerexperiment Schießstättstraße traf das nicht zu. Gleichzeitig wird die Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet. Die Münchner Initiative Nachhaltigkeit verteilte Flyer und warf Informationskarten in die Briefkästen der Anwohner*innen ein. Im Februar 2022 veranstaltete die Initiative bereits den ersten Workshop zum Sommerexperiment Schießstättstraße. Durch die Beteiligungsformate, bei denen auch Expert*innen teilnahmen, sammelte die Initiative weitere Ideen. Es erfolgte eine iterative Weiterentwicklung des Konzeptes zwischen Initiative, Bezirksausschuss, Stadtverwaltung und Bevölkerung. Gleichzeitig wird kontrolliert, ob geplante Baustellungen, Veranstaltungen o.ä. die Umsetzung blockieren könnten (siehe Anhang 1E, Z. 292-295).

Außerdem bereitete die Initiative die erforderliche wissenschaftliche Beteiligung bzw. Evaluation vor. Für das Sommerexperiment in der Schießstättstraße erarbeitete die LMU einen Fragebogen und Studierende der Hochschule München entwarfen den Visions-Baum. Die Rückmeldungen des Visions-Baums wurden im Nachgang ausgewertet. Da die Initiativen die wissenschaftliche Begleitung z.B. bei Universitäten nicht einfordern können, änderte das Mobilitätsreferat die Bestimmung von einem „muss“ zu einem „soll“ um (siehe Anhang 1D, Z. 344-346).

Zusätzlich dazu wurde ein Zeitplan erarbeitet und die Umsetzung der Möblierung konkretisiert. Die Hochbeete konnten aus dem vorangegangenen Projekt in der Parkstraße wiederverwendet werden. Für die erforderliche Erde fragte die Initiative das Gartenbauamt an. Dann signalisierte das Mobilitätsreferat bereits im Frühjahr, dass das Projekt umgesetzt werden kann. Dies war schließlich der Anlass dafür, die Aufstellung der Hochbeete, Möblierung und des Mobilitätshubs zu organisieren. Parallel suchte die Initiative auch nach Kooperationspartner*innen, die eine unverzichtbare Rolle bei der Realisierung und Machbarkeit spielten (siehe Anhang 1D, Z. 362-389).

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

E. Strategie und Prozess

„Normalerweise muss man abwarten, bis man die [Zusage] schriftlich hat. Aber das ist genau das Problem: Wenn die Genehmigungswege zu lange sind, kommt man wahnsinnig unter Zeitdruck, weil man die tatsächliche Umsetzung planen muss“

(siehe Anhang 1D, Z. 354-355).

Wäre ein Verkehrsgutachten erforderlich, müsste das Mobilitätsreferat dieses zunächst prüfen. In diesem Fall war das jedoch nicht notwendig. Im nächsten Schritt bereitete das Mobilitätsreferat einen Entscheidungsvorschlag vor, dem der örtliche Bezirksausschuss zustimmte. Deren Einverständnis ist Voraussetzung für die Umsetzung. Parallel setzte sich das Mobilitätsreferat mit der Planung der erforderlichen, verkehrstechnischen Anordnung auseinander. Zusätzlich ist es auch für verwaltungsinterne Abstimmungen und Informationen an andere Dienststellen verantwortlich (siehe Anhang 1E, Z. 63-64; Mobilitätsausschuss, 2022, S. 10).

Zur selben Zeit entwickelte die Initiative zusammen mit einer Musikerin aus dem Westend ein Veranstaltungsprogramm (siehe Anhang 1D, Z. 384-389). Diese Veranstaltungen, aber auch die damit verbundene Sondernutzung, mussten beantragt und dafür erforderliche Unterlagen vorbereitet und eingereicht werden. Das Mobilitätsreferat prüfte, ob die geplanten Veranstaltungen mit den Zielvorgaben, die im Beschluss „Bürgerschaftliche Projekte zur Verkehrswende“ definiert sind, kompatibel sind. Das Kreisverwaltungsreferat übernahm die Genehmigungen der Veranstaltungen (siehe Anhang 1E, Z. 43). Dank der Unterstützung durch den Bezirksausschuss konnte die Initiative für das Musikprogramm das Stadtbezirksbudget aktivieren (siehe Anhang 1D, Z. 387-389). Fortlaufend bemühte sich die Münchner Initiative Nachhaltigkeit mittels verschiedenen Workshops um eine Beteiligung der Öffentlichkeit. Außerdem informierte sie Bürger*innen über Soziale Medien und einem digitalen Newsletter (siehe Anhang 1A, Z. 88-91).

Damit die Initiative ihr Vorhaben umsetzen konnte, mussten temporäre Beschilderungen und Markierungen wie Halteverbote, Einfahrtssperren usw. durch das Mobilitätsreferat angeordnet werden. Normalerweise ist das Baureferat für die Beschilderung zuständig. Doch aufgrund von Personalmangel musste die Projektleitung eigenständig die notwendigen Schilder abholen und aufstellen. Die Kosten dafür trugen die Projektträger*innen. Die damit verbundene Arbeit empfand die Initiative als große Last (siehe Anhang 1D, Z. 372-383). Laut dem Beschluss ist die Initiative während der Umsetzung Ansprechpartnerin für das Projekt und für die Einhaltung der Auflagen zuständig. Außerdem sind sie für die wissenschaftliche Begleitung und Evaluation verantwortlich. Der Abbau und Rückbau erfolgte in Abstimmung zwischen Initiative und Stadtverwaltung. Nach Abschluss und Auswertung des

Kapitel 3: Welche Erfahrungen macht München?

E. Strategie und Prozess

Projektes sind die Ergebnisse dem Mobilitätsreferat zu übermitteln. Insgesamt sind für den gesamten Prozess mindestens fünf bis sechs Monate einzuplanen. Das Mobilitätsreferat sieht sich dabei in der Rolle, fachliche Einschätzungen zur Machbarkeit, sowie Auswirkungen auf Verkehrsbeziehungen und Verkehrssicherheit zu erörtern. Parallel dazu hält das Referat die notwendigen, zeitlichen Vorlauf im Blick und sichert eine qualitätvolle Öffentlichkeitsbeteiligung (Mobilitätsausschuss, 2022, S. 9-11).

Während des Sommerexperiments meldeten sich weitere Interessenten mit Veranstaltungsideen wie das Puppenspiel, das Demokratie-Café oder ein Zero-Waste-Frühstück. Aufgrund der kooperativen und kompromissbereiten Haltung des Kreisverwaltungsreferats konnten die kurzfristigen Veranstaltungen umgesetzt werden. Die Zusammenarbeit mit den Referaten erlebte die Projektleitung als "unglaublich konstruktiv" (siehe Anhang 1D, Z. 399).

Auf der rechten Seite befindet sich eine Grafik zum Prozess, der sich bei der Umsetzung von temporären Interventionen zwischen Initiative und Stadtverwaltung abspielt



Legende






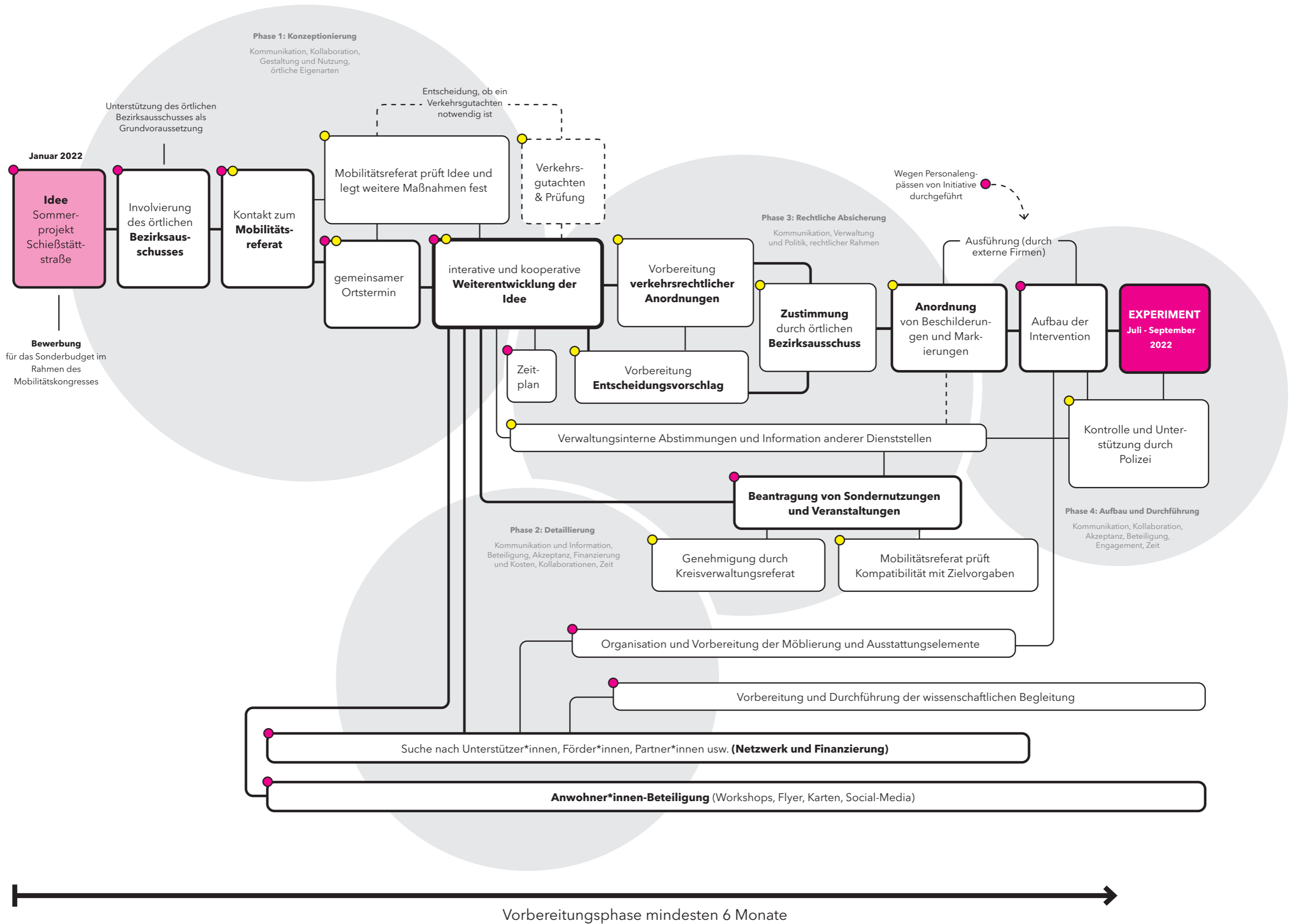
-  Initiative/bürgerliche Organisation
-  Stadtverwaltung/öffentliche Hand
-  Aufgabe
-  Verbindung
-  Phase mit betreffenden Bestimmungsmerkmalen

Abbildung 67

Prozess temporärer Interventionen (eigene Darstellung)



Kapitel 4

Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Die vorangegangenen Kapitel stellen die Grundlage für die Identifizierung von Hürden und Hebelpunkten dar. Durch die umfassende Dokumentation konnte ein tiefer Einblick hinter die Kulissen geworfen werden: Der Prozess, den die Initiative durchlaufen hat, um das Projekt in Zusammenarbeit mit der Stadt zu realisieren, wurde sichtbar gemacht. Durch diese Sichtbarmachung konnten auch die größten Hürden herausgearbeitet werden, die überwunden werden mussten. Der kontinuierliche Austausch mit den Beteiligten ermöglichte es, Hebelpunkte zu finden, damit die Hürden verkleinert werden können.

Hürden

Der Austausch mit den Initiator*innen und mit der Stadtverwaltung hat die Hürden aufgezeigt, die bei der Umsetzung temporärer Interventionen überwunden werden müssen (siehe Anhang). Zu den größten Hürden zählen:

1 Finanzielle Unsicherheiten und späte Förderzusagen

Da die regulären Förderungen nicht ausreichen, um die Idee umzusetzen, muss die Initiative nach weiteren Finanzierungsmöglichkeiten suchen. Dabei akquirieren sie Personen, Organisationen oder Vereine aus der privaten Wirtschaft. Jedoch muss die Initiative bei jedem Projekt die Suche von Neuem beginnen und darauf hoffen, dass sie ausreichend finanzielle Unterstützung bekommen. Gleichzeitig kam es beim letzten Projekt auch zu Zahlungsverzögerung bei einer städtischen Förderung. Die Initiative musste in Vorkasse gehen und Gelder in anderen Projekten zurückhalten (siehe Anhang 1A, Z. 153-155, 172-174; 1C, Z. 281-284; 1E Z. 302-304, Kapitel 3C)

2 Einschränkungen durch rechtliche Rahmenbedingungen

Da die Straßenverkehrs-Ordnung die temporäre Umnutzung von Straßenraum nur sehr eingeschränkt zulässt, entwickelte die Stadt eine alternative Strategie, um die Spielräume zu erweitern. Diese Strategie ist mit viel personellen und zeitlichen Ressourcen verbunden. Und dennoch müssen gewisse Anforderungen der Verordnung berücksichtigt werden. Dieser Rahmen schränkt die Möglichkeiten ein und drängt die Stadt zu aufwendigen Umwegen (siehe Anhang, 1A, Z. 315-320; 1E, Z. 118-120, Z. 125-128; 1C, Z. 165-167; 1B, Z. 91-92, 104-105).

3 Abhängigkeiten von Politik, Gesellschaft und Kooperationen

Damit die Initiative ihre Idee umsetzen kann, braucht sie sowohl Rückhalt vom örtlichen Bezirksausschuss als auch von der Verwaltung. Denn sie entscheidet über die Maßnahmen und ordnet sie an (siehe Kapitel 3C, Verwaltung und Politik). Auch die politische Stimmung beeinflusst ob und in welchem Ausmaß temporäre Interventionen gefördert werden (siehe Anhang 1B, Z. 230-233). Gleichzeitig sind die Initiator*innen auf verschiedene Kooperationen

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

angewiesen, um zum Beispiel ein Veranstaltungsprogramm zu erstellen oder die Möblierung zu organisieren (siehe Kapitel 3C, Gestaltung und Nutzung; Anhang 1A, Z. 150-174; 1D, Z. 384-389). Nicht weniger wichtig ist die gesellschaftliche Akzeptanz, aber auch das Engagement, vor allem wenn es darum geht, das Projekt zu verstetigen (siehe Kapitel 3C, Anhang 1A, Z. 240-244).

4 Fehlende Sanktionierung bei der Missachtung von Verkehrsanordnungen

Obwohl die Initiative mit hohem Aufwand selbstständig alle erforderlichen Verkehrsschilder aufgestellt hat, zeigten diese eine verschwindet geringe Wirkung. Immer wieder parkten Autos im Halteverbot. Die Polizei sanktionierte diese Verhalten nicht. Dadurch sind gefährliche Situationen entstanden (siehe Anhang 1D 210-212, 229-233; 2B, Z. 252-273, Z. 423-428, Z. 126-134).

5 Überlastung der Verwaltung:

Im Austausch mit der Stadtverwaltung kam immer wieder zu Sprache, dass die temporären Interventionen viele Kapazitäten erfordern. Sie werden als „On-Top-Maßnahme“ neben anderen Projekten wahrgenommen. Darunter leidet die Qualität der Betreuung. Außerdem fallen Arbeiten, wie das Aufstellen der Verkehrsschilder, auf die Initiative zurück, obwohl die Kompetenzen dafür beim Baureferat liegen (siehe Anhang 1A, Z. 194-196, Z. 124-126; 1B Z. 129-132, Z. 142-146, Z. 268-271; 1C, Z. 65-66)

6 Hoher Aufwand für die Beschilderung

Aufgrund von unzureichenden, personellen Kapazitäten muss die Initiative das Organisieren und Aufstellen der Verkehrsschilder übernehmen. Diese Aufgabe erfordert nicht nur Detailwissen, sondern auch viel Zeit und Kraft (siehe Anhang 1A, Z. 124-126, 113-116; 1B, Z. 142-146; 1D, Z. 372-381).

7 Verschiedenen Zuständigkeiten in der Stadtverwaltung

Damit die Initiative ihre Idee mit der Stadtverwaltung abstimmen kann, muss sie mit verschiedenen Referaten in den Austausch treten. Neben dem Mobilitätsreferat muss auch das Kreisverwaltungsreferat, das Baureferat und der örtliche Bezirksausschuss involviert werden. Gerade zu Beginn sind die Strukturen komplex und es braucht viel Zeit, bis geeignete Ansprechpartner*innen gefunden werden (siehe Anhang 1A, Z. 108-111; 1C Z. 66-70, Z. 270-271; Mobilitätsausschuss, 2022, S. 9-12).

8 Zeitintensive Kommunikation für Vernetzung mit Akteur*innen

Für die Akquirierung von Unterstützer*innen jeglicher Art spielt die Kommunikation eine wichtige Rolle. Die Akteur*innen müssen von der Idee überzeugt sein. Gleichzeitig ist es wichtig, den Kontakt zu den verschiedenen Beteiligten zu halten. Dazu zählt auch die

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Information und Beteiligung der Anwohner*innen (siehe Anhang 1A, Z. 79-91; Z. 286-298; Z. 336-340).

9 Hohe Durchschlagskraft innerhalb kurzer Zeit generieren

Die Intervention findet innerhalb eines begrenzten, zeitlichen Rahmens statt. Damit auch eine langfristige Wirkung erzielt werden kann, ist es besonders wichtig, dass das Projekt innerhalb kurzer Zeit Politik und Gesellschaft überzeugt. Denn die Überzeugung ist Voraussetzung, damit erforderliche Schritte für eine Verstetigung eingeleitet werden (siehe Anhang 1A, Z. 55-58; 1B, Z. 117-118, 222-223; Kapitel 2C).

10 Frage nach Lagerung der Möblierung

Aufgrund des temporären Charakters, steht die Initiative nach Ende der Laufzeit wiederkehrend vor der Frage, was mit der Möblierung passiert, nachdem diese oftmals aufwendig organisiert wurde (siehe Anhang 1D, Z. 144-147).

11 Falsche Schwerpunktsetzung bei der Kommunikation

Die eigentliche Botschaft, die die Initiative vermitteln wollte, kam bei der Bevölkerung nicht eindeutig an. Darunter litt auch die Wahrnehmung des Projektes (siehe Anhang 2B, Z. 359-365).

12 Eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten der Freifläche

Rechtliche Rahmenbedingungen verhinderten, dass Anwohner*innen expliziert dazu aufgefordert werden konnten, die Freifläche für die Ausübung ihrer Bedürfnisse zu nutzen. An besonders heißen Tagen beeinträchtigte die Überhitzung der Asphaltflächen die Attraktivität zusätzlich (siehe Anhang 1D, Z. 412-415).

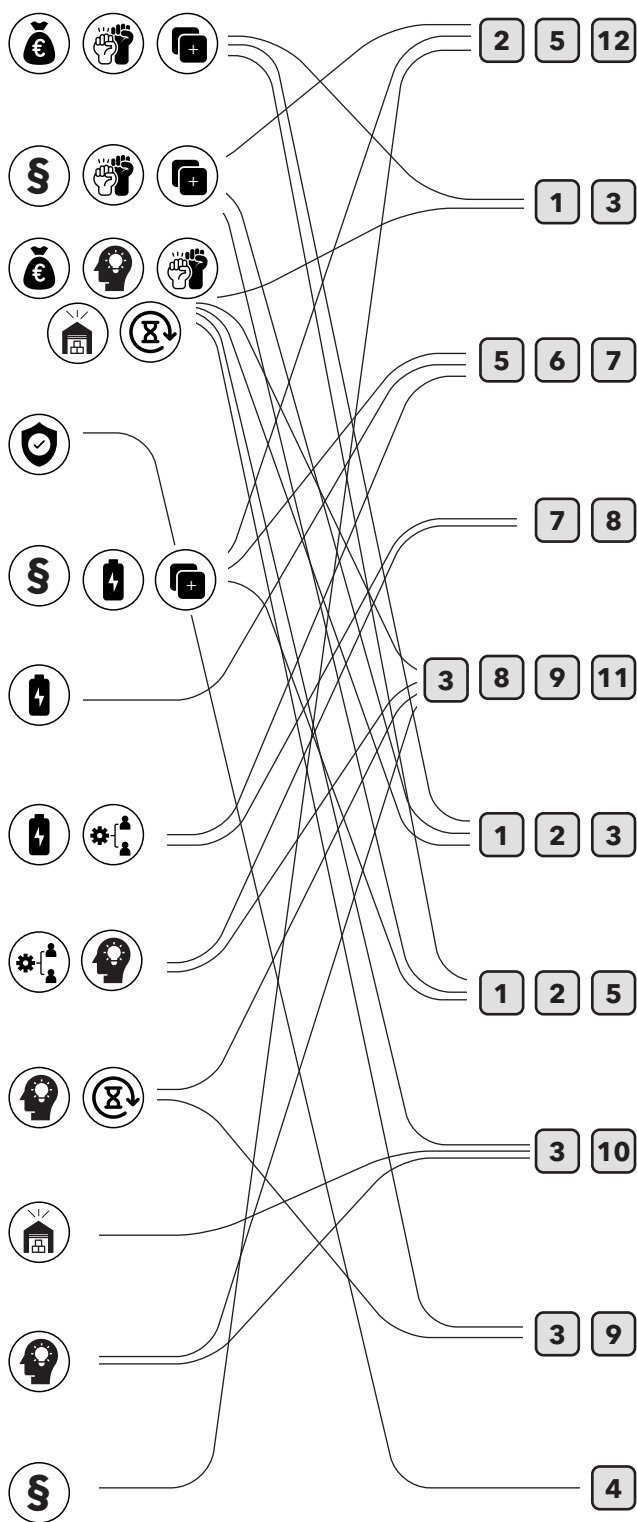
Auf dieser Grundlage wurden Hebelpunkte formuliert, die darauf abzielen, die Hürden zu verringern. Im Folgenden werden die Verbesserungsvorschläge genauer ausgeführt, die sich auf die Hürden beziehen.

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Hürden

- 1 Finanzielle Unsicherheiten und späte Förderzusagen
- 2 Einschränkungen durch rechtliche Rahmenbedingungen
- 3 Abhängigkeiten von Politik, Gesellschaft und Kooperationen
- 4 Fehlende Sanktionierung bei der Missachtung von Verkehrsanordnungen
- 5 Überlastung der Verwaltung
- 6 Hoher Aufwand für die Beschilderung
- 7 verschiedene Zuständigkeiten in der Stadtverwaltung
- 8 Zeitintensive Kommunikation für die Vernetzung mit den Akteur*innen
- 9 Hohe Durchschlagskraft innerhalb kurzer Zeit generieren
- 10 Frage nach Lagerung der Möblierung
- 11 Falsche Schwerpunktsetzung in der Kommunikation
- 12 Eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten der Freiflächen



Hebelpunkte

-  **a. Eine Rechtsgrundlage schaffen**
-  **b. Finanzielle Unterstützung stärken**
-  **c. Städtisches Personal aufbauen**
-  **d. Interdisziplinäres Management etablieren**
-  **e. Mehrwerte wirksam vermitteln**
-  **f. Politik und Gesellschaft aktivieren**
-  **g. Planungsstandards entwickeln**
-  **h. Städtisches Mobiliar verleihen**
-  **i. Laufzeit verlängern**
-  **j. Einhaltung der Verkehrsanordnungen durchsetzen**

Abbildung 68
Hürden und Hebelpunkte (eigene Darstellung)

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Hebelpunkte**a. Eine Rechtsgrundlage schaffen**

minimiert die Hürden:

2 Einschränkungen durch rechtliche Rahmenbedingungen

5 Überlastung der Verwaltung

12 Eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten der Freiflächen



Die Münchner Initiative schuf auf der Fläche von 40 Schrägstellplätzen einen Freiraum für Alle. Diese Fläche wurde von zahlreichen Veranstaltungen, die vorab geplant und genehmigt wurden, belebt. In den Zeiträumen ohne Veranstaltung stand der Freiraum den Anwohner*innen zur individuellen Aneignung zur Verfügung. Jedoch durfte die Initiative die Bürger*innen nicht explizit dazu auffordern, den Raum für sich zu nutzen. Denn wenn öffentlicher Raum, der dem Straßenverkehr gewidmet ist, anders genutzt wird, braucht es dafür eine Sondergenehmigung. Die vorab geplanten Veranstaltungen ließ sich die Initiative vom Kreisverwaltungsreferat genehmigen. Zwar beantragte die Initiative für die veranstaltungsfreien Tage die Nutzung für Anwohner*innen. Dies lehnte das Kreisverwaltungsreferat jedoch ab. Da es sich um eine Sondernutzung handelt, müssten die Bürger*innen für ihr Vorhaben einen Antrag stellen. Damit würden jeglichen spontanen Nutzungen, wie z.B. Gitarre spielen, Yoga praktizieren, auf einen Kaffee treffen o.ä. erstickt. Als Alternative schlug das Kreisverwaltungsreferat vor, dass die Initiative einen Antrag auf Nutzung durch die Anwohner*innen stellen kann, sofern die Initiative das persönliche Risiko dafür trägt. Diese Verantwortung ist für die Projektleitung verständlicherweise zu groß (siehe Anhang 1D, Z. 171-179). Es war nicht möglich, die Bürger*innen explizit dazu ermutigen, die neugewonnene Fläche für die Ausübung ihrer Bedürfnisse zu erobern. Zusätzlich bremsen die aufgeheizten Asphaltflächen die Nutzung aus. Die Wahrnehmung des Sommerexperiments litt unter der geringen Belebung durch die Bürger*innen (Ince, 2022). Gleichzeitig nutzen Mitglieder des Bezirksausschusses die Umstände aus, um die Wirkungslosigkeit temporäre Interventionen zu belegen (siehe Anhang 1D, Z. 502-504). Das Beispiel zeigt, dass sich rechtliche Rahmenbedingung auf die Qualität und Wirkung der Intervention auswirken können.

„Diese Rahmenbedingungen können wir schwer von hier ändern. Wir können nur immer wieder darauf aufmerksam machen.“

(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 1A, Z. 219-220)

Damit künftig die Mehrwerte solcher Straßenraumumnutzungen stärker erlebbar und temporäre Interventionen im Allgemeinen praktikabler werden, braucht es eine rechtliche

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Grundlage, die spontane, alternative Nutzungen des Straßenraums ermöglicht. Jedoch priorisiert die Straßenverkehrs-Ordnung in ihrer aktuellen Fassung Kraftfahrzeuge. Die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs steht an oberster Stelle. Dieses Verständnis behindert Kommunen bei der Umsetzung und Erprobung innovativer Konzepte und Nutzungen, um z.B. das Klima zu schützen und attraktive, öffentliche Räume zu sichern bzw. wiederherzustellen (Agora Verkehrswende, 2022, S. 8). Um den Kommunen mehr Spielräume zu verschaffen, muss die Straßenverkehrs-Ordnung einen grundlegenden Rahmen für alternative Nutzungen schaffen und gezielt Gestaltungsspielräume ermöglichen. Als besonders veränderungsbedürftig sieht ein*e Mitarbeiter*in des Mobilitätsreferats die Erfordernis einer Gefahrenlage, um Eingriffe im Straßenverkehr (temporär) umzusetzen. Zwar lässt §45 in der Straßenverkehrsordnung unter bestimmten Voraussetzungen eine Beschränkung oder ein Verbot der Straßennutzung zu, jedoch nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs. Die Gefahrenlage ist immer erforderlich (Straßenverkehrs-Ordnung, 2013). In der Praxis stellt diese Bedingung die Verwaltung jedoch vor große Herausforderung. Es ist schwierig alle temporären Maßnahmen glaubhaft mit einer akuten Gefahrenlage zu begründen (siehe Anhang 1E, Z. 125-128). Daher wäre es eine große Erleichterung, wenn für die Umsetzung von alternativen Nutzungen im Straßenraum prinzipiell keine Gefahrenlage vorliegen muss.

„Aber man sollte [die Straßenverkehrs-Ordnung] vereinfachen, damit man mehr ausprobieren kann und davon wegkommt, dass man immer eine Gefahrensituation braucht. Das ist ja der Knackpunkt (...)“

(Mobilitätsreferat, siehe Anhang 1E, Z. 138-140)

Ziel ist es, dass sich die Straßenverkehrs-Ordnung grundsätzlich für Nutzungen abseits der Verkehrsabwicklung öffnet und eine rechtliche Grundlage dafür schafft. Nur so kann künftig auch dafür geworben und die Fläche aktiviert werden. Denn die Erlebbarkeit der Mehrwerte durch die temporäre Intervention ist essenziell, um sowohl die Menschen als auch die Politik von einer dauerhaften Umgestaltung zu überzeugen. Außerdem würde mit der Schaffung einer rechtlichen Grundlage der gesamte Prozess temporäre Interventionen verschmälert werden. Die Stadt München z.B. müsste keinen Umweg über das städtebauliche Konzept gehen (siehe Anhang 1E, Z. 118-128; Kapitel 3D). Die Zahl der Anträge und Genehmigungen könnte deutlich reduziert werden. Damit würden letztendlich die personellen Kapazitäten bei der Stadt geschont und bürgerschaftliches Engagement gestärkt werden. Ergänzend dazu, müsste sich die Stadt keine Sorgen mehr hinsichtlich der Rechtssicherheit machen. Durch die Verankerung von (temporären) Interventionen in der Straßenverkehrs-Ordnung können sich diese zu einer attraktiven Methode entwickeln.

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Jedoch ist die Straßenverkehrs-Ordnung eine bundesweit geltende Vorschrift. Die Kommunen selbst können keinen direkten Einfluss darauf nehmen. Sie sollten sich dafür einsetzen, dass der rechtliche Rahmen mehr Spielräume erlaubt. Der Deutsche Städtetag zum Beispiel hat eine Initiative gestartet und in einem Bürgermeister*innen-Schreiben an die Bundesregierung die Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung gefordert. Zahlreiche Bürgermeister*innen unterschrieben den Appell. Nach Angaben der Münchner Initiative Nachhaltigkeit beteiligte sich bisher der Münchner Oberbürgermeister nicht daran (siehe Anhang 1A, Z. 213-218).

„Da sieht man, dass es oft am politischen Willen fehlt, es tatsächlich umzusetzen. Den braucht es am Ende und da hängen wir dran“

(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 1A, Z. 218-219)

„Ich sehe auch die Kommunalpolitik in der Pflicht. Die müssen schon oft genug die Antwort von uns bekommen haben, dass etwas nicht geht, weil die StVO dagegen steht. Dann muss auch mal eine Münchner Kommunalpolitik aufstehen und mehr machen, als uns irgendwelche Stellungnahmen für den Städtetag schreiben lassen. Die Verwaltung stößt dann tatsächlich an ihre Grenzen.“

(Mobilitätsreferat, siehe Anhang 1C, Z. 174-177).

Die Anpassung der Straßenverkehrs-Ordnung lässt sich zu den wichtigsten und wirksamsten Maßnahmen zählen, um die Anwendung temporäre Interventionen attraktiver und einfacher zu machen. Jedoch ist die Abänderung eines bundesweit geltenden Gesetzes mit viel Abstimmungsbedarf und Zeit verbunden. Ob und wie schnell diese Anpassung erfolgt, ist ungewiss. Die folgenden Punkte sind daher Maßnahmen, die unabhängig von der Straßenverkehrs-Ordnung durchgeführt werden können. Sie beziehen sich auf die aktuell praktikierbare Strategie (siehe Kapitel 3D).

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

b. Finanzielle Unterstützung stärken

minimiert die Hürden:

- 1 Finanzielle Unsicherheiten und späte Förderzusagen
- 3 Abhängigkeiten von Politik, Gesellschaft und Kooperationen



„Als wir aufgebaut haben wussten wir nicht sicher, ob wir die Förderung bekommen. Wenn nicht, dann hätten wir quasi alle anderen Projekte am Ende absagen müssen“

(Münchener Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 1A, Z. 172-173)

Bei jedem Projekt steht die Münchener Initiative vor der Herausforderung, wie sie ihr Vorhaben finanzieren, da die Zuschüsse aus der Verwaltung nicht ausreichen (siehe Anhang 1A, Z. 153-155). Die Initiative muss sich auf die Suche nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten machen. Sie sind auf Kooperationen angewiesen, müssen nach geeigneten Partner*innen suchen und das Projekt vermarkten. Das ist eine sehr zeitintensive Arbeit, die auch mit einem gewissen Risiko behaftet ist. Bis die Finanzierung tatsächlich gesichert ist vergeht meist sehr viel Zeit. „Das ist ein ziemliches zusammensuchen und tatsächlich startet man immer wieder neu. Bei jedem Projekt versucht man bis zum letzten Moment irgendwoher Gelder zu bekommen“ (siehe Anhang 1A, Z. 171-172). Gleichzeitig muss sich die Initiative zum Beispiel um die Ausstattungselemente, den Aufbau und das Raumprogramm usw. kümmern. Das heißt, sie organisieren eine Sache, bei der sie noch gar nicht sicher sein können, dass sie dafür auch die finanziellen Mittel haben.

„Wir müssen in anderen Projekten die Gelder zurückhalten bzw. vorsichtig damit umgehen, weil uns die finanzielle Sicherheit fehlt“

(Münchener Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 1A, Z. 169-170)

Auch Stimmen aus der Strategieabteilung des Mobilitätsreferats räumen ein, dass das Geld ein limitierender Faktor für die Initiativen ist. Künftig muss es Finanztöpfe geben, auf die man zurückgreifen kann und bei Bedarf schnell und unkompliziert die Finanzierung des Projektes absichern kann (siehe Anhang 1C, Z. 281-284). Haben die Initiativen die Sicherheit, dass sie ihr Vorhaben finanzieren können, kann sich das auch positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirken. Denn stehen größere Geldsummen zur Verfügung, können auch zum Beispiel Ausstattungselemente wie das Velo-Hub realisiert werden (siehe Anhang 1A, Z. 163-165). Durch eine hochwertige Gestaltung kann die Erlebbarkeit der Mehrwerte gefördert werden. Außerdem könnte das Engagement gestärkt werden, indem Ehrenamtsstunden

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

zumindest teilweise vergütet würden. Beim Kriterium Finanzierung und Kosten (siehe Kapitel 3C) stellte sich unter anderem heraus, dass die Initiative Ehrenamtsstunden in Höhe von ca. 12.500€ geleistet hat (siehe Kapitel 3C). Gleichzeitig würde eine höhere Finanzierung eine stärkere wissenschaftliche Begleitung ermöglichen. Denn im vergangenen Projekt in der Schießstättstraße wurden die Gelder vom Unterhalt des Projektes verschlungen. Für eine wissenschaftliche Begleitung blieb kaum mehr etwas übrig (siehe Anhang 1E, Z. 280-283). Auch hier gilt wieder die Devise, die Notwendigkeit an obere Instanzen weiterzugeben und finanzielle Mittel beim Stadtrat einzufordern.

c. Städtisches Personal aufbauen

minimiert die Hürden:

5 Überlastung der Verwaltung

6 Hoher Aufwand für die Beschilderung

7 verschiedene Zuständigkeiten in der Stadtverwaltung



Im Austausch mit den Initiator*innen und den Mitarbeiter*innen des Mobilitätsreferats, kam immer wieder zur Sprache, dass es an Personal fehlt, um temporäre Interventionen zu stärken. Im Jahr 2022 konnten nur zwei Pilotprojekte innerhalb der Rahmenrichtlinie umgesetzt werden: Das Experiment der Münchner Initiative Nachhaltigkeit und des FreiRaumViertels (Hauf, 2022). „Mehr ging nicht, weil die Referate gar nicht mehr Personal dazu hatten“ (siehe Anhang 1A, Z. 149). „Theoretisch könnte es noch mehr geben“ (siehe Anhang 1A, Z. 196). Doch ein*e Mitarbeiter*in des Mobilitätsreferats erläutert:

„Das ist bei uns eigentlich auch eine On-Top-Maßnahme, die sehr viel Zeit erfordert: Man muss den Stadtratsbeschluss vorbereiten und mit den Initiativen das Konzept erarbeiten. Es gibt viel Abstimmungsbedarf. Das ist eigentlich nicht unsere Kernaufgabe. Da fehlt uns auch das Personal, um so etwas dauerhaft zu betreuen, v.a. in der Menge. Deswegen haben wir gesagt, dass dieses Jahr nur zwei Projekte möglich sind“

(Mobilitätsreferat, siehe Anhang 1B, Z. 129-132)

Die geringen personellen Ressourcen stellen die Mitarbeiter*innen des Mobilitätsreferats vor eine Entscheidung: „Kümmert man sich um temporäre Maßnahmen, dann verzögern

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

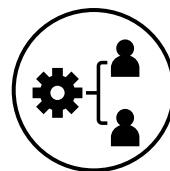
sich dauerhafte Projekte“ (siehe Anhang 1B, Z. 268-269). Mit mehr Personal könnte man die Betreuung der temporären Projekte nicht nur als Zusatzaufgabe handhaben, sondern sowohl das eine als auch das andere fördern. Nur durch ausreichend Personal können beide Strategien verfolgt werden, ohne dass ein anderes Projekt in Verzug kommt (siehe Anhang 1B, Z. 268-271). „Wenn wir [temporäre Interventionen] weiter machen wollen, brauchen wir mehr Geld, mehr Zeit und mehr Leute“ (siehe Anhang 1C, Z. 140-142). Mit der Erhöhung der personellen Kapazitäten könnte die Stadt bürgerliche Projekte besser betreuen. Damit würde weniger Arbeit auf die Initiativen bzw. auf die Zivilgesellschaft zurückfallen. Besonders herausfordernd ist beispielsweise die korrekte Einrichtung der Beschilderung. Selbst das Mobilitätsreferat räumt ein, dass „[es] sehr komplex [ist], die Beschilderung richtig anzubringen“ (siehe Anhang 1B, Z. 142). „[Den Initiativen] fehlt verständlicherweise das Fach- und Detailwissen. Daher wäre es sinnvoll, wenn das [Mobilitätsreferat] oder eben entsprechende Expert*innen vom Baureferat die Beschilderung übernehmen“ (siehe Anhang 1B Z. 144-146). Das einstimmige Feedback verschiedener Personen unterstreicht jedoch die Dringlichkeit der Ausweitung personeller Kapazitäten. Jedoch liegt die Entscheidungskompetenz beim Stadtrat. Dieser kann über einen Beschluss die entsprechenden Mittel zur Verfügung stellen. Die Aufgabe der Referate ist es, die Dringlichkeit und Notwendigkeit entsprechend zu kommunizieren. Mit einer besseren Betreuung von Initiativen und bürgerschaftlichen Projekten, die temporäre Interventionen realisieren, kann die abschreckende Wirkung des großen Aufwands abgemildert werden. Davon profitiert auch die Stadt, denn die Initiativen leisten mit ihren Ideen und ihrem Aktivismus einen wichtigen Beitrag zur Anpassung von Stadträumen (siehe Anhang 1C, Z. 265-268).

d. Interdisziplinäres Management etablieren

minimiert die Hürden:

8 Zeitintensive Kommunikation für die Vernetzung mit den Akteur*innen

7 verschiedene Zuständigkeiten in der Stadtverwaltung



„Alles, was den offiziellen Rahmen angeht - das ist Wahnsinn mit vielen Ansprechpartner*innen wir reden müssen und bis wir herausfinden, wer überhaupt dafür verantwortlich ist.“

(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 1A, Z. 108-109)

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Damit das Sommerprojekt umgesetzt werden kann, ist die Initiative auf die Zusammenarbeit mit der Stadt angewiesen. Sie verfügt nicht nur über die Entscheidungskompetenz, sondern gibt auch vor, welche Anträge, Formulare und Auflagen erfüllt werden müssen (Mobilitätsausschuss, 2022). Um den bürokratischen Aufwand zu bewerkstelligen, musste die Initiative viel Zeit investieren. Verschiedene Zuständigkeiten in der Stadtverwaltung erschweren die Suche nach und die Kontaktherstellung zu passenden Ansprechpersonen. So z.B. muss die Initiative geplante Veranstaltungen vom Kreisverwaltungsreferat genehmigen lassen. Jedoch muss das Mobilitätsreferat prüfen, ob die Veranstaltung mit dem grundlegenden Beschluss vereinbar sind. Gleichzeitig evaluiert das Mobilitätsreferat, ob die Idee realisierbar ist und welche weiteren Maßnahmen getroffen werden müssen. Auch für die verkehrstechnischen Anordnungen ist das Mobilitätsreferat zuständig. Darüber hinaus ist der frühe Kontakt und Einbezug des örtlichen Bezirksausschusses wichtig (Mobilitätsausschuss, 2022, S. 9-12). Für die Freigabe finanzieller Mittel war auch der Austausch mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz, dem Mobilitätsreferat sowie der Einbezug des Stadtrates erforderlich (siehe Anhang 1A, Z. 165-168). Gleichzeitig liegt die Kompetenz der Beschilderung und Markierung beim Baureferat. Die Geschäftsführerin der Münchner Initiative Nachhaltigkeit beschreibt, dass es immer etwas zu klären gäbe – auch kleine Details. Das nehme immer wieder viel Zeit in Anspruch, vor allem auch in den Wochen kurz vor der Eröffnung (siehe Anhang 1A, Z. 87-88). Sie fasst zusammen: „Alles, was den offiziellen Rahmen angeht - das ist Wahnsinn mit vielen Ansprechpartner*innen wir reden müssen und bis wir herausfinden, wer überhaupt dafür verantwortlich ist.“ (siehe Anhang 1A, Z. 108-109).

„[Ich] würde mir echt wünschen, eine*n Ansprechpartner*in bei der Stadt zu haben – egal bei welchem Referat. (...) Ziel ist, dass die Ansprechpartner*innen untereinander abstimmen, wer was machen muss und das nicht auf uns schieben. (...) Das ist einfach zu viel.“

(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 1A, Z. 109-113)

„Für alle zusammen ist es wichtig, dass es in der Verwaltung eine*n Ansprechpartner*in gibt, der/die auch das Mandat hat, Ansprechpartner*in zu sein. (...) Und dass [diese Person] bei der Stadt aber auch von allen beauftragt ist, die politisch gewollten Dinge voranzutreiben“

(Mobilitätsreferat, siehe Anhang 1C, Z. 579-582).

Die bürokratischen Anforderungen sind komplex, vielschichtig und schwer durchschaubar. Sie beanspruchen viel Zeit und Energie und können daher abschreckend wirken. Das gilt nicht nur für die Initiativen, sondern auch für die Stadt selbst. Ein*e Mitarbeiter*in des

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Mobilitätsreferats weist darauf hin, dass die temporären Interventionen hinsichtlich Vorarbeit und Überlegungen genauso viel Arbeit machen würden, wie bei einer dauerhaften Umsetzung (siehe Anhang 1C, Z. 75-78). Sie kritisiert: „Ich muss alles machen, was ich für den dauerhaften Umbau auch machen muss (...). Das ist ein großer Haken und das ist auch in der Verwaltung ein großer Haken“ (siehe Anhang 1C, Z. 84-89). Dabei könnte fachübergreifendes Management die Kommunikation zwischen der Initiativen und den unterschiedlichen Referaten koordinieren und die Kommunikation erleichtern. Diese Person steht für alle Fragen zur Verfügung, kommuniziert und priorisiert die Anliegen intern. Damit würde die Koordination zwischen den verschiedenen Zuständigkeiten nicht mehr auf die Initiative entfallen. Dieser Vorschlag findet auch bei der Geschäftsführerin Bestätigung (siehe Anhang 1A, Z. 109-113). Gleichzeitig ist sich auch das Mobilitätsreferat über diese Problematik bewusst. „Für alle zusammen ist es wichtig, dass es in der Verwaltung eine*n Ansprechpartner gibt, der auch das Mandat hat, Ansprechpartner zu sein. (...)“ (siehe Anhang 1C, Z. 270-271). Wichtig sei jedoch, dass diese Person referatsunabhängig „bei der Stadt von allen beauftragt ist, die politisch gewollten Dinge voranzutreiben“ (siehe Anhang 1C, Z. 275-276). Ein*e Mitarbeiterin sieht darin auch die Chance, die interne Kommunikation zu verbessern: Die referatsunabhängige Ansprechperson vertritt das Projekt als gemeinschaftliches Vorhaben, an dem alle Abteilungen gemeinsam mitarbeiten müssen. Damit kann das Risiko gesenkt werden, dass einzelne Referate den Prozess ausbremsen (siehe Anhang 1C Z. 270-278). Gleichzeitig ist es wichtig, dass die Initiativen weiterhin den direkten Kontakt zu bestimmten Referaten oder den Bezirksausschüssen hat. Gerade wenn es darum geht, konkrete Anliegen zu beschreiben oder eigene Idee vorzustellen, sieht das Mobilitätsreferat die direkte Involvierung der Initiativen als wichtig an (siehe Anhang 1E Z. 186-187). Darüber hinaus kann das Management bei der Suche und Herstellung nach und Kommunikation mit notwendigen Kooperationspartner*innen unterstützen (siehe Kapitel 3C).

e. Mehrwerte wirksam vermitteln

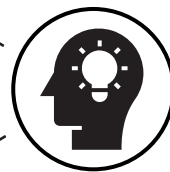
minimiert die Hürden:

3 Abhängigkeiten von Politik, Gesellschaft und Kooperationen

8 Zeitintensive Kommunikation für die Vernetzung mit Akteur*innen

9 Hohe Durchschlagskraft innerhalb kurzer Zeit generieren

11 Falsche Schwerpunktsetzung in der Kommunikation



Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Die Leute haben einen leeren Raum gesehen und wussten nicht, was damit gemeint ist“). „(...) Journalist*innen aber auch Anwohner*innen [haben sich] an der Leere des Raumes aufgehängt“

(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 2B, Z. 359-365).

„Die Botschaft ‚weniger Verkehrsflächen für mehr Grün‘ kam nicht an (...) Die bisherige Argumentationskette weniger Parkplätze für mehr Freiraum greift nicht“

(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2B, Z. 361f. Z. 368-379).

Das Sommerexperiment Schießstättstraße zielte darauf ab, alternative Mobilitätsangebote sowie Flächen für Begrünung zu schaffen. Positiver Nebeneffekt ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und das Schaffen von qualitativen Aufenthalts- und Begegnungsräumen. Um individuelle Nutzungen zu ermöglichen, hielt das Raumkonzept die Fläche der Schrägstellplätze überwiegend frei. Nutzer*innen waren eingeladen, den Raum für sich zu erobern und zu bespielen. Aufgrund der fehlenden Rechtsgrundlage konnte jedoch nicht explizit dazu aufgefordert werden. Dementsprechend vorsichtig und zurückhaltend wurde die Fläche auch genutzt. Das wirkte sich negativ auf die Wahrnehmung des Projektes aus (siehe Anhang 2B, Z. 359-365). Außerdem war der Verlust der Parkflächen für einige Personen nicht leicht zu verkraften, da sie den Mehrwert in der Umnutzung nicht erkannten (siehe Anhang 2A; Anhang 1A, Z. 274; Anhang 1B, Z. 30-33; Anhang 2B, Z. 223-225). Rückblickend reflektiert die Münchner Initiative Nachhaltigkeit selbstkritisch, bei der Kommunikation eine ungünstige Argumentationsgrundlage gewählt zu haben: „Die Botschaft ‚weniger Verkehrsflächen für mehr Grün‘ kam nicht an“ (siehe Anhang 2B Z. 361-362). Künftig möchte sie ihre Kommunikation mehr auf den Klimaschutz stützen, um die Diskussion über Parkplatzverluste auf die Anpassung der Klimaauswirkungen zu verlagern (siehe Anhang 3A). Es soll nicht der Verlust von Parkraum im Vordergrund stehen, sondern viel mehr die Notwendigkeit der Begrünung und die damit verbundenen Mehrwerte. Um das zu erreichen, ist die Art der Kommunikation ein Ansatzpunkt, den die Initiator*innen aktiv lenken können. Ein*e Mitarbeiter*in des Planungsreferats hebt die Wirkkraft der Kommunikation hervor:

„Das eigentlich entscheidende, sozusagen das weiße Blatt neben den Begrenzungslinien wie der rechtliche Rahmen etc., ist all das, was zwischen diesen Elementen passiert, nicht passiert oder falsch passiert. Und das ist Kommunikation. Das ist glaube ich der entscheidende Hebel oder das entscheidende Feld, in dem sich

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

wahrscheinlich im Rahmen der Möglichkeiten am
Meisten bewegen lässt.“

(siehe Anhang 1F, Z. 52-55)

Gleichzeitig ist Kommunikation ein komplexes Feld mit zahlreichen Interpretationsspielräumen. Denn sie findet nicht nur auf verbaler Ebene zwischen den Beteiligten statt, sondern auch auf non-verbaler Ebene. Dem liegt zu Grunde, dass die Umgestaltung, die neuen Elemente und Nutzungen auch eine Botschaft transportieren. Die Auseinandersetzung mit der Raumgestaltung kann dabei helfen, eine Strategie zu entwickeln, um auch auf non-verbaler Ebene die Absichten und Mehrwerte der Intervention zu vermitteln (siehe Anhang 1F, Z. 64-73). Ein weiterer Bereich der Kommunikation betrifft auch die Suche nach und den Kontakt mit Partner*innen. Die Vernetzung und der Zusammenhalt der Beteiligten beschreibt die Initiative als enorm wichtig. Durch den Kontakt zu verschiedenen, potenziellen Partner*innen können wertvolle Kooperationen entstehen, die für die Initiative von großer Bedeutung sind, um ihre Idee umzusetzen (siehe Anhang 1A, Z. 79-84, 159-165). Denn die finanziellen und materiellen Kapazitäten der Initiative reichen nicht aus (siehe Anhang 1C, Z. 281-286). Bei der Akquirierung ist die Vermarktung des Projektes ausschlaggebend. Die Partner*innen müssen von dem Vorhaben überzeugt sein (siehe Anhang 1A, Z. 83-84). Daher kann über die Kommunikation die Qualität und der Umfang der notwendigen Kooperationen beeinflusst und damit auch der Raum der Möglichkeiten ausgehandelt werden (siehe Anhang 1D, Z. 732-806). Ergänzend dazu, spielt auch die Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle. Die Initiative nutzte Flyer, verfasste Newsletter und teilte auf Social-Media-Kanäle aktuelle Beiträge (siehe Anhang 1A, Z. 88-91). Auch dieses Feld kann helfen, das Projekt in die Gesellschaft zu tragen und die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

„Man muss mit vielen Menschen reden und immer wieder erklären, warum unsere Arbeit wichtig ist“

(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 1A, Z. 83-84)

Insgesamt können über die verschiedenen Bereiche der Kommunikation der Umfang, die Qualität, die Botschaft und die Akzeptanz der Intervention beeinflusst werden. Doch auch eine gezielte und abgestimmte Kommunikation garantiert nicht, dass die Botschaft beim Empfänger ankommt, die der Sender beabsichtigt (siehe Anhang 1F, Z. 66-67, 83-85). Um die Fehlerquellen zu reduzieren, lohnen sich Investitionen in die Kommunikation. Dabei müssen die Wechselwirkungen sowohl bei der verbalen als auch bei der nonverbalen Kommunikation berücksichtigt werden. Die Abstimmung auf unterschiedliche Empfänger*innen hilft, möglichst viele verschiedene Beteiligte von dem Projekt zu überzeugen (siehe Anhang 1F, Z. 75-80). Denn die Erfahrung hat gezeigt (siehe auch Kapitel 2B), dass überzeugte Bürger*innen

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

und Politiker*innen ausschlaggebend für die dauerhafte Umsetzung sind.

„Wenn ich eine Sitzgelegenheit in den Raum stelle, dann kommuniziert sie auch. Nicht in dem Sinne, dass der Stuhl mit mir spricht, aber er sagt mir natürlich auch etwas. Das kommt in aller Regel nicht genau so an, wie es der Absender gemeint hat. Da gibt es in aller Regel immer Erklärungsbedarf“

(Planungsreferat, siehe Anhang 1F, Z. 65-67).

f. Politik und Gesellschaft aktivieren

minimiert die Hürden:

1 Finanzielle Unsicherheiten und späte Förderzusagen

2 Einschränkungen durch rechtliche Rahmenbedingungen

3 Abhängigkeiten von Politik, Gesellschaft und Kooperationen



„(...) wir sehen es auch gar nicht als unsere Aufgabe an, die Verkehrswende dauerhaft umzusetzen. Unsere Aufgabe ist es, aufzuzeigen, was möglich ist, was machbar ist, was passiert. Wir machen die Experimente, aber die Stadt muss umsetzen. Wir können das gar nicht (...). Dafür müssen zunächst politische und verwaltungstechnische Fragen geklärt werden.“

(Münchner Initiative Nachhaltigkeit, siehe Anhang 1A, Z. 55-58)

Damit temporäre Interventionen in dauerhafte, transformative Umgestaltungen überleiten, ist die Aktivierung von Politik und Gesellschaft grundlegend (siehe Anhang 1B, Z. 230-233). Das zeigen auch unterschiedlichste Praxisbeispiele in Kapitel 2B: Ob Pop-Up-Radwege, Congress-Square-Parc, Piazza Aperte oder Mapocho Pedaleable – alle diese Projekte stehen und fallen mit politischen und gesellschaftlichen Willen. Um die Willenskraft zu aktivieren und den Druck auf Entscheidungsträger*innen zu erhöhen, kann es hilfreich sein, lokale Politiker*innen und Bürger*innen frühzeitig aktiv miteinbeziehen. Denn für die Umsetzung des Superblocks im WestendKiez, wie es die Münchner Initiative Nachhaltigkeit fordert, müssen Anträge gestellt und Entscheidungen im Stadtrat getroffen werden.

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Die Interventionen können mit ihrer gezielten Störung des bestehenden Systems wichtige Themen zurück in das alltägliche Leben bringen. Lokale Politiker*innen und Parteien können sich öffentlich und vor Ort zu der Intervention positionieren und damit den Diskurs und das Bewusstsein in Gesellschaft und Politik anregen. Gleichzeitig bietet die Intervention eine Plattform, um stärker mit der Bevölkerung in den Dialog zu treten. Denn den Initiative bedauert, dass sie beim Sommerexperiment in der Schießstättstraße nicht genügend Kapazitäten hatten, um sich intensiver mit den Bürger*innen auszutauschen. Sie selbst sehen darin jedoch großen Bedarf. Nicht nur, um die Menschen zu überzeugen, sondern auch um einen Raum für Anregungen, Fragen und Kritik zu bieten (siehe Anhang 1A, Z. 286-298). Um den Informationsfluss zu stärken, können die Kompetenzen des Kommunikationsstab des Mobilitätsreferates eingebunden werden (siehe Anhang 1E, Z. 218-219). Denn obwohl die Initiative Flyer in die Briefkästen eingeworfen, Newsletter verfasst und Beiträge auf Social-Media-Kanäle geteilt hat, kam die Information bei einigen nicht an (siehe Anhang 1A, Z. 98-102).

„So ein Flyer wird vielleicht doch eher mal in den Müll
geworfen. Ein offiziellen Brief würde man nicht so
schnell in den Müll schmeißen“

(siehe Anhang 1A, Z. 99-100)

Offizielle Schreiben der Stadt können die Dringlichkeit und Ernsthaftigkeit der temporären Interventionen suggerieren. Die Menschen sollen sich angesprochen fühlen und die Notwendigkeit für die Nutzungsveränderungen verstehen (siehe Anhang 1A, Z. 106-108). Eine weitreichende Information ist der erste Schritt, um die Gesellschaft zu aktivieren. Um Politik und Gesellschaft auch zu überzeugen, helfen Nachweise für die positive Wirkung. Diese lässt sich über Datenerhebungen, wissenschaftliche Begleitungen und Evaluierungen erzielen. Jedoch ist der Einbezug der Wissenschaft eine Herausforderung. „Wenn das [Projekt] bei den Unis nicht in deren Lehrplan passt, dann haben wir Pech gehabt“ (siehe Anhang 1D, Z. 344). Darüber hinaus ist eine übergreifende, wissenschaftliche Vernetzung erstrebenswert, um positive Wirkungen nachzuweisen und Politik und Gesellschaft überzeugen zu können. Um auch unabhängig vom Lehrplan wissenschaftliche Begleitungen zu fördern, kann das Team für Datenerhebung im Mobilitätsreferat aktiviert werden (siehe Anhang 1E, Z. 278-279). Gleichzeitig ist für die Instandhaltung des Projekts auch bürgerschaftliches Engagement notwendig, um zum Beispiel die Pflanzen zu gießen. Gemeinsame Kooperationsvereinbarungen können diese Aufgaben verteilen und verschiedene Akteur*innen aktiv miteinbinden (siehe Kapitel 2B).

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

g. Planungsstandards entwickeln

minimiert die Hürden:

- 1 Finanzielle Unsicherheiten und späte Förderzusagen
- 2 Einschränkungen durch rechtliche Rahmenbedingungen
- 5 Überlastung der Verwaltung



In erster Linie geht es der Münchner Initiative Nachhaltigkeit darum, die Verkehrswende voranzutreiben, um das Klima zu schützen. Um diese Ziele zu realisieren, hat sich die Umwandlung von Parkplätzen bewährt. Diese können für alternative Mobilitätsformen (z.B. Verleihstationen, Lieferzonen o.ä.) und/oder für die Begrünung umgewandelt werden. Voraussetzung für die Umwandlung sind verkehrstechnische Anordnungen durch das Mobilitätsreferat, gesonderte Genehmigung sowie eine konkrete Planung inklusive einer planerischen Abwägung. Diese Anforderungen sind zeitintensiv und mühselig. Um diesen Aufwand zu verkleinern, bietet es sich an, einen Art Planungsstandard zu entwickeln. Bereits die Pop-Up-Radwege in Berlin verwendeten standardisierte Planungsvorgaben, die wesentlich zur schnellen Umsetzung beigetragen haben (siehe Abschnitt 2B). Auch die Stadt München wendet für die Realisierung der Sommerstraßen Planungsstandards an, die innerhalb eines Jahres mittels zwei Pilotprojekten entwickelt wurden (Mobilitätsreferat München). Der Unterschied zu den bürgerschaftlichen Projekten ist jedoch, dass hier die Stadt selbst Veranstalter*in ist. Die Fäden liegen alle in der Hand der Stadt. Sie plant und führt durch. „Da sind alle automatisch mit im Boot. Es geht seinen Weg und funktioniert“ (siehe Anhang 1E, Z. 165). „Man macht eine Form (...) und dann geht es schneller“ (siehe Anhang 1E, Z. 163). Dafür ist man auch an das Konzept gebunden. Umfassende Abweichungen davon sind nicht möglich. Gerade hinsichtlich der Umsetzung von Ideen aus der Bürgerschaft sieht ein*e Mitarbeiter*in des Mobilitätsreferats standardisierte Planungsvorgaben kritisch. Wenn neue Ideen aufkommen, lassen sich diese nicht mit einem Standard realisieren. Auch eine kontinuierliche Weiterentwicklung wie es die Münchner Initiative Nachhaltigkeit beabsichtigt ist dann schwierig. Denn hier sind die Nutzungen und Ideen anders, sodass jedes Mal neu eingestiegen werden muss (siehe Anhang 1E, Z. 168-169). Dennoch ist zu beobachten, dass zum Beispiel die Münchner Initiative Nachhaltigkeit in ihren Projekten vor allem die Umnutzung von Parkplätzen beabsichtigt. Ein Standard für den Anwendungsfall Parkplätze könnte konkrete Vorschläge enthalten, wie Parkplätze für Begrünung und alternative Mobilität genutzt werden können. Es gibt bestimmte Möglichkeiten, die zusammen mit der Stadt, Planer*innen und Bürger*innen entwickelt werden. Daraus ergibt sich eine Sammlung an Anwendungsmöglichkeiten. Sieht eine Initiative, zivilgesellschaftliche Organisation oder die Stadt selbst Bedarf zur Umsetzung, kann sie eine geeignete Anwendungsmöglichkeit beantragen. Damit würde der Prozess der Konzeptentwicklung und

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Genehmigung deutlich verkürzt werden. Darüber hinaus wären Kosten und Ausstattungselemente vorab kalkulierbar. Der Verleih der notwendigen Materialien bzw. Ausstattungselementen würden die Umsetzung zusätzlich erleichtern. Die Initiativen müssten sich nicht mehr mit der Organisation auseinandersetzen. Gleichzeitig kann die Stadt selbst die Umsetzung solcher Maßnahmen intensivieren. Denn die Parklets und Sommerstraßen stoßen auf große Zustimmung und prägen das Münchner Stadtleben.

h. Städtisches Mobiliar verleihen

minimiert die Hürden:

10 Frage nach Lagerung der Möblierung

3 Abhängigkeiten von Politik, Gesellschaft und Kooperationen



Für die Umsetzung von räumlichen Interventionen auf Zeit sind mobile, vielfältig einsetzbare Ausstattungselemente vorteilhaft. Die neugewonnene bzw. rückeroberte Fläche muss eine alternative Nutzung verkörpern. Gerade wenn es um die Erlebbarkeit von den Mehrwerten geht, spielt eine spürbare Aufenthaltsqualität bzw. eine Verbesserung der Lebensqualität eine ausschlaggebende Rolle (siehe Anhang 1A, Z. 234-237, 239-243, 275-280; 1B, Z. 59-64). Das Kriterium der Gestaltung und Nutzung ist wesentlich. Gleichzeitig stehen die Initiator*innen jedes Mal vor der Herausforderung, sich um geeignete Ausstattungselemente zu kümmern. Da sie auch die Kosten dafür tragen, müssen für die Finanzierung Spender*innen oder freiwillige Unterstützer*innen akquiriert werden. Hinzu kommt, dass nach dem Projekt die Frage nach der weiteren Benutzung oder Lagerung der Ausstattungselementen im Raum steht. Die Münchner Initiative Nachhaltigkeit hatte das Glück, dass sie ihr Mobiliar von einem vorangegangenen Projekt zwischenlagern und für das Sommerprojekt 2022 wiederverwenden konnte (siehe Anhang 1D, Z. 246-253). Perspektivisch stehen die Initiator*innen wiederkehrend vor der gleichen Herausforderung: Woher kommen die erforderlichen Ausstattungen? Wie werden diese finanziert und was passiert mit ihnen nach der Intervention? Um das bürgerschaftliche Engagement zu fördern und die Umsetzung temporärer Interventionen zu erleichtern, könnte ein städtischer Grundbestand an Ausstattungselementen eingerichtet werden. Die Lagerung von privaten Mobiliar schließt ein*e Mitarbeiter*in des Mobilitätsreferats aus (siehe Anhang 1E, Z. 236-238). Jedoch könnte ein Grundbestand an verschiedenen, städtisches Mobiliar, Abgrenzungs- und Begrünungselemente aufgebaut, gelagert und verliehen werden. Ob nun bürgerliche Initiativen oder die Stadt selbst – auf das Repertoire könnte z.B. gegen eine Kautions- oder Mietgebühr je nach Bedarf zurückgegriffen werden. Damit würde die Arbeit der Organisation der Ausstattung wegfallen. Voraussetzung

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

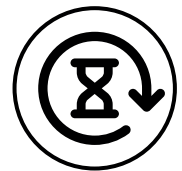
dafür ist, dass das zuständige Baureferat involviert und dafür beauftragt wird (siehe Anhang 1E, Z. 244-246).

i. Laufzeit verlängern

minimiert die Hürden:

3 Abhängigkeiten von Politik, Gesellschaft und Kooperationen

9 Hohe Durchschlagskraft innerhalb kurzer Zeit generieren



Damit sich die Umnutzungen der temporären Interventionen auch im alltägliche Leben niederschlagen, ist eine möglichst lange Laufzeit anzustreben. Bei einer Dauer von beispielsweise zwei Jahren, haben die Bürger*innen die Möglichkeit sich auch daran zu anpassen. Es ist naheliegend, dass die Motivation zur Verhaltensveränderung höher ist, wenn man weiß, dass sich die Situation länger nicht ändert. Weiß man, dass in zwei Monaten sowieso wieder zum Ursprungszustand zurückgekehrt wird, ist der Anreiz, sein Verhalten anzupassen und Gewohntes zu hinterfragen eher geringer. Diese Erfahrung konnte das Mobilitätsreferat bei Umstrukturierungen im Zuge von Baustellen machen. So zum Beispiel erforderten Baustellen an großen Verkehrspunkten wie am Hauptbahnhof oder am Sendlinger-Tor-Platz erhebliche Einschränkungen bzw. Reduzierungen im Straßenverkehrsraum. Jedoch dauerte die Baustelle Monate lang an, sodass man die Zeit hatte, um sich umzuorientieren und alternative Verhaltensweisen zu etablieren. Die Bürger*innen arrangierten sich mit der neuen Situation. Das Mobilitätsreferat berichtet auch, dass inzwischen sogar darüber diskutiert werden, den ursprünglichen Zustand vor der Baustelle nicht wiederherzustellen. Anstatt dessen können die Baustelleneinrichtungen auch Ausgangspunkt für die Etablierung alternativer Verkehrslenkungen sein. Die Baustelle ist im Grunde auch eine temporäre Intervention, die jedoch in eine dauerhafte Umstrukturierung überleitet (siehe Anhang 1C, Z. 190-192, 201-205).

j. Einhaltung der Verkehrsanordnungen durchsetzen

minimiert die Hürden:

4 Fehlende Sanktionierung bei der Missachtung von Verkehrsanordnungen



„(...) aber ich werde so eine Verantwortung unter den Bedingungen nicht mehr übernehmen. Das ist mir dann zu heiß. Da hätte weiß Gott was für ein Unfall passieren können. Und dann bin ich verantwortlich“

(siehe Anhang 1D, Z. 251-252)

Damit die Initiative die 40 Schrägstellplätze umnutzen konnte, mussten temporäre Halteverbote und eine Abgrenzung zum Straßenraum eingerichtet werden. Auch der Auf- und Abbau der Mobilitätsstation erforderte erhöhten Platzbedarf, sodass eine vorübergehende Sperrung von bestimmten Verkehrsflächen notwendig war. Da die personellen Kapazitäten bei der Stadt stark begrenzt sind, organisierten die Initiator*innen selbstständig die anspruchsvolle und komplexe Einrichtung der notwendigen Beschilderungen. Trotzdem hatte die Initiative mit der konsequenten Einhaltung der Halteverbote zu kämpfen. Immer wieder behinderten falschparkende Autos das Projekt. Die Projektleitung informierte die Polizei darüber, die jedoch ernüchtern mit den Worten reagierte, dass die Autos schließlich irgendwo parken müssen. Bei dem großen Aufwand hätte sich die Initiative deutlich mehr Rückhalt und Unterstützung von der Polizei gewünscht. Schließlich geht es dabei auch um die Sicherheit aller. Während des Evaluationsworkshops betonte die Projektleitung, dass sie diejenige ist, die dafür verantwortlich ist, was in der Straße passiert. Wenn sie darüber nachdenke, was hätte alles passieren können, sei sie froh, dass alles gut gegangen ist (siehe Anhang 2B, Z. 252-273). Denn beim Abbau der Mobilitätsstation sind gefährliche Situationen entstanden. Autos, die sich dem Halteverbot widersetzen, blockierten den Raum, der dafür notwendig war, um die Mobilitätsstation sicher abzubauen. Obwohl die Polizei um Unterstützung gebeten wurde, setzte sie sich nicht konsequent für die Freihaltung des Raumes ein. Bei falschparkenden Autos seien keine Mahnungen ausgesprochen oder abgeschleppt worden. Denn beim Abschleppen muss die Polizei mit Widerspruch rechnen, wodurch ungeliebte Arbeit entsteht (siehe Anhang 2B, Z. 423-428). Es seien auch keine Maßnahmen erfolgt, um den Umgehungsverkehr zu regulieren (siehe Anhang 2B, Z. 126-134). All das führte dazu, dass Sicherheitslücken entstanden sind, obwohl die verantwortliche Projektleitung alles in ihrer Macht stehende dafür getan hat. Alle Beteiligten des Evaluationsworkshops waren sich darüber einig, dass solche Sicherheitslücken nicht tolerierbar sind. Künftig müssen die verkehrstechnischen Anordnungen wie zum Beispiel Halteverbote konsequenter durchgesetzt

werden. Das spielt nicht nur hinsichtlich der Sicherheit eine unverzichtbare Rolle. Wenn die Umstrukturierung Raumes nicht von allen Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigt wird, wirkt sich das auch negativ auf die Wirkung aus. Schließlich ist es auch ein Ziel der temporären Intervention, gewohnte Verhaltensmuster aufzubrechen. Da ist es wenig hilfreich, wenn falschparkende Autos toleriert werden. Sowohl das Mobilitätsreferat als auch das Polizeipräsidium wurden über die misslichen Situationen informiert. Ein*e Mitarbeiter*in des Mobilitätsreferats merkt jedoch an, dass man vorab die Polizei konkret über das Vorhaben informieren müsste. Eine frühzeitige Aufklärung der örtlichen Inspektion erhöht die Chancen, dass die Maßnahmen konsequent und verkehrssicher umgesetzt werden (siehe Anhang 1E, Z. 330-331).

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

A. Hürden und Hebelpunkte

Auf der rechten Seite befindet sich eine Grafik zum Prozess, der bei der Umsetzung von temporären Interventionen zwischen Initiative und Stadtverwaltung abläuft. Es werden die Hürden und Hebelpunkte in den jeweiligen Phasen dargestellt

**Legende**








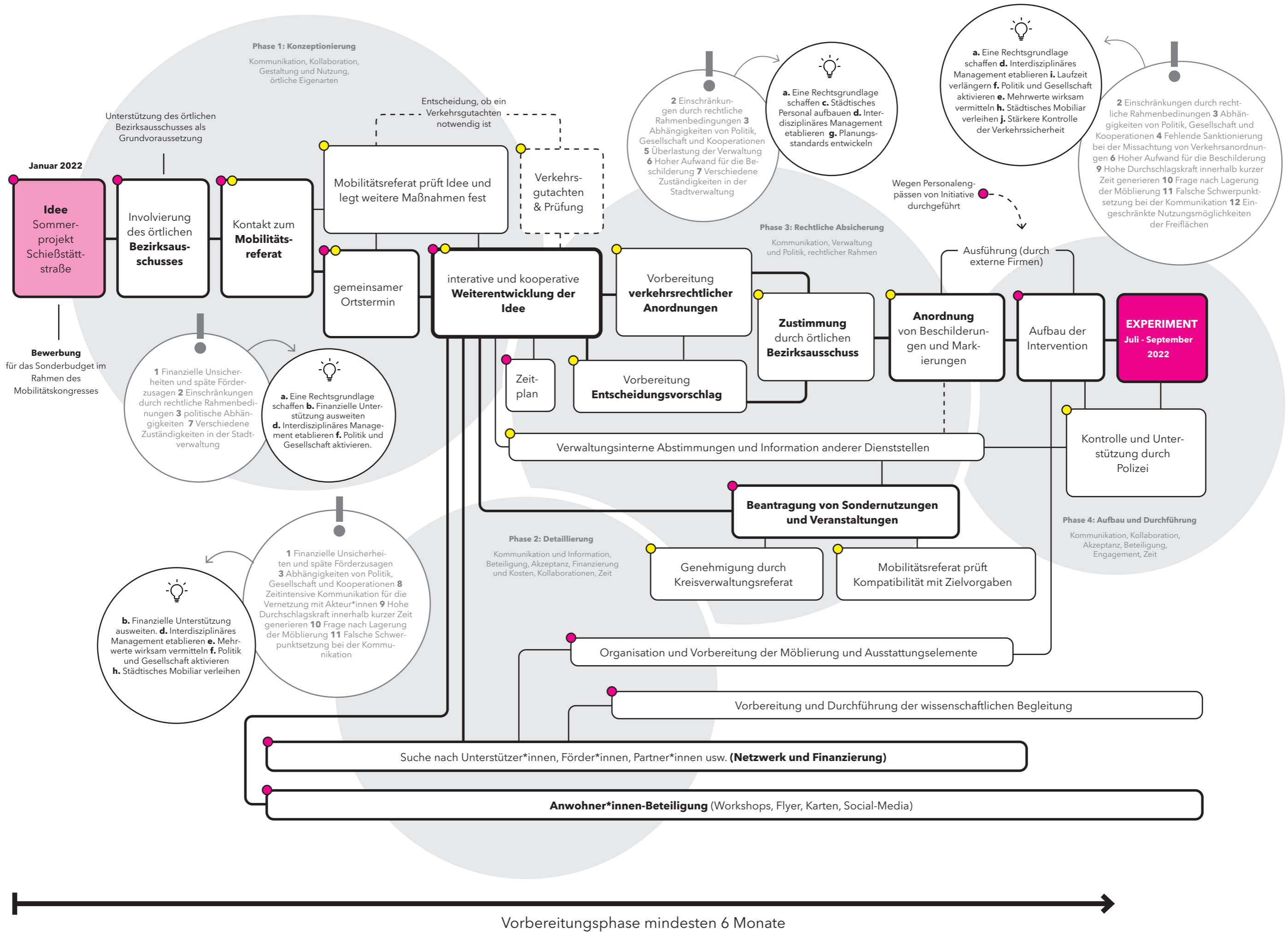
-  Initiative/bürgerliche Organisation
-  Stadtverwaltung/öffentliche Hand
-  Aufgabe
-  Verbindung
-  Phase mit betreffenden Bestimmungsmerkmalen
-  Hürden
-  Hebelpunkte

Abbildung 69

Prozess temporärer Interventionen mit Hürden und Hebelpunkten (eigene Darstellung)



B. Neues Verständnis

Mögliche Rollen temporärer Interventionen:

Im Folgenden wird versucht, die Bedeutung von temporären Interventionen hinsichtlich krisenangepasster Stadtentwicklung zu beleuchten. Es werden verschiedene, potenzielle Rollen beschrieben, die übernommen werden können.

Die Rolle als Antriebs-Raum: Durch die Anwendung von temporären Interventionen können auf bestehenden Flächen alternative, krisenangepasste Nutzungen aufgezeigt werden. Damit sind Nutzungen oder Strukturen gemeint, die an den Modus der Krisen und Grenzen angepasst sind. Sie beabsichtigen eine gezielte Störung im bestehenden Stadtsystem, zeigen Missstände auf und machen neue Konzepte erlebbar. Aktuelle Herausforderungen und mögliche Maßnahmen, wie zum Beispiel Begrünung zur Abmilderung von Hitzeinseln, werden in das alltägliche Umfeld von Betroffenen gebracht. Mit der Konfrontation kann der politische und gesellschaftliche Diskurs angeregt und der Druck auf Entscheidungsträger*innen erhöht werden. Die Praxisbeispiele (siehe Kapitel 2B, 3C) zeigen, dass diese Eigenschaft hinsichtlich dauerhaften oder langfristigen Anpassungen eine wichtige Rolle spielen kann. Temporäre Interventionen können als Impulsgeber für dauerhafte Transformationen agieren.

Die Rolle als Erprobungs-Raum: Temporäre Interventionen werden aufgrund ihrer zeitlichen Limitierung oftmals mittels einfachen, pragmatischen, minimalinvasiven Maßnahmen realisiert. In den Beispielen (siehe Kapitel 2B, 3C) machten sich die Initiator*innen Bestehendes zu Nutze und ergänzten mit geringem Ressourceneinsatz. Hinsichtlich immer knapper werdenden Ressourcen ist das Erproben von Stadtgestaltungsmaßnahmen, die mit minimalistischen Prinzipien auskommen, bedeutend. Häufig werden erst bei der Umsetzung Unstimmigkeiten oder Planungsfehler sichtbar. Doch das Format erlaubt neben dem Testen von alternativen Nutzungen unter realen Bedingungen, auch Anpassungen während der Laufzeit. Es heißt Fehler willkommen und stärkt damit die Erkenntnisgenerierung und Lernerfahrungen. In Rückkopplung mit den aktuellen Bedürfnissen kann die Intervention kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Die Rolle als Erste-Hilfe-Raum: Bei der Anpassung an die Auswirkungen der (Klima-) Krisen drängt die Zeit. Im Vergleich zu herkömmlichen Planungs- und Umsetzungsprozessen werden temporäre Interventionen schnell realisiert (siehe Kapitel 2B, 3C). Die schnelle Umsetzbarkeit und die Fähigkeit, unmittelbar auf plötzlich eintretende oder unvermeidbare Veränderungen, wie zum Beispiel die Auswirkungen der (Klima-)Krisen, zu reagieren, wird als wertvolles Merkmal aufgefasst. Es qualifiziert temporäre Interventionen dazu, die Widerstandsfähigkeit urbaner Räume zu stärken.

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

B. Neues Verständnis

Die Rolle als Verbindungs-Raum: Die krisenangepasste Gestaltung der Städte ist eine komplexe Aufgabe. Verschiedenste Disziplinen und Akteur*innen müssen zusammenarbeiten, um diese Herausforderung zu meistern. Es braucht Politiker*innen, unterschiedliche Fachexpert*innen und engagierte Bürger*innen. Bei der Umsetzung temporären Interventionen kommen diese zahlreichen Akteur*innen zusammen. Es wird ein umfassender, interdisziplinärer Wissensaustausch ermöglicht, der dazu beiträgt, dass voneinander und miteinander gelernt werden kann. Durch die vielschichtige Vernetzung können sich wertvolle Partnerschaften und Kooperationen entwickeln, die dazu beitragen, die Intervention wirksam zu realisieren (siehe Kapitel 2B,C; 3C). Außerdem können temporäre Interventionen eine Brücke zwischen der Gegenwart und der Zukunft schlagen, indem sie als Interimslösung bis zur dauerhaften Umnutzung eingesetzt werden (siehe Kapitel 2B).

Ein neuer Begriff

Die Zukunft deutscher Städte wird als Folge der Krisen unter anderem von Starkregen, Überschwemmungen, Hitzeinseln und Ressourcenknappheit gezeichnet sein (siehe Kapitel 1A und 1B). Die Neuinterpretation temporärer Interventionen beinhaltet die Erprobung von Stadträumen, die dieser neuen Realität gerecht werden. Der Begriff temporärer Interventionen wird jedoch mit zahlreichen unterschiedlichen Formaten in Verbindung gebracht (siehe Kapitel 2A) und ist vor allem von seinem vergänglichen Charakter geprägt. In der sozialökologischen Forschung zu Nachhaltigkeit wird das Format Reallabore angewandt (Hahne, 2021, S. 307). Es versteht sich als „(...) analytisch abgrenzbare Interventionen in realweltliche[n] Kontexte[n]. Diese Eingriffe können durch einen exogenen Wandel der Rahmenbedingungen (...) ausgelöst sein oder gezielt (...) initiiert werden“ (Hahne, 2021, S. 308). Es geht um Störungen, die bestehende Systeme zur Neuaufstellung anregen (Hahne, 2021, S. 308). Dieses Definition überlappt sich mit der Neuinterpretation temporärer Interventionen. Jedoch bezieht sich der Begriff Reallabor vor allem auf die Erprobung unter realen Bedingungen. Zwar ist das ein wesentlicher Bestandteil des neuen Verständnisses, dieses fokussiert sich aber vor allem auf den Modus der Krisen, Grenzen und daraus folgenden Konsequenzen (siehe Kapitel 1). Urbane Räume sind mit neuen Anforderungen konfrontiert, die unsere neue Realität bestimmen. Daher kann die Rolle der temporären Interventionen auch als Räume neuer Realitäten interpretiert werden. Die folgende Definition des Begriffs ist ein Versuch, das neue Verständnis zu komprimieren und anhand wesentlicher Merkmale zu bestimmen.

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

B. Neues Verständnis

Räume neuer Realitäten

Das Format macht unter realen Bedingungen erlebbar, wie lebenswerte Stadträume im Modus der Krisen und Grenzen (die neue Realität) erhalten oder (wieder) hergestellt werden können. Es kann kurzfristig auf akute Bedürfnisse reagieren und langfristige Transformationen anstoßen. Dabei verfolgt es keinen bestimmten Endzustand, sondern entwickelt sich als Anpassungsraum an neue Realitäten kontinuierlich weiter.

Merkmale:

- **anpassungsfähig:** an sich verändernden Rahmenbedingungen oder ersichtlich werdenden Fehlplanungen anpassend, durch flexibles Reagieren ermöglichend.
- **explorativ:** auf keinen bestimmten Endzustand abzielend, sondern von dem Anspruch geprägt, alternative Nutzungen zu erörtern und neue Erkenntnisse zu gewinnen – ein offener, lernender Prozess.
- **kollaborativ:** verschiedenste Akteur*innen einbindend, Top-down und Bottom-up-Ansätze kombinierend.
- **ressourcenarm:** mit dem Bestand arbeitend und minimalistisch gedachte Eingriffe, immer mit der Frage im Kopf, wie weniger genug wird.
- **unmittelbar:** schnell umsetzbare Maßnahmen, die direkt vor Ort ihre Wirkung entwickeln
- **zukünftig:** sich auf künftige Entwicklungen auswirkend, bestehende, krisenkritische System durchbrechend.

Möglicher Anwendungsbereich von Räumen neuer Realitäten:

Wie bereits in Kapitel 1 dargestellt, stehen urbane Räume vor dem Hintergrund der Klimakrisen und ihren Folgen vor zahlreichen Herausforderungen. Zum Beispiel korrelieren der hohe Versiegelungsgrad, die dichte, ressourcenintensive Bebauung sowie hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen mit den Anforderungen an klimaangepasste Stadträume. Gleichzeitig leben immer mehr Menschen in den Städten, die wiederum Raum für die Ausübung grundlegender Bedürfnisse brauchen (Wohnraum, Mobilität, Kultur, medizinische Versorgung, Bildungseinrichtungen, soziale und kulturelle Aktivitäten, Erholung...). Jedoch ist für die Bedürfnisbefriedigung eine Expansion der Stadt durch zusätzliche Flächenversiegelung hinsichtlich der Klimakrise, Biodiversitätskrise und Ressourcenknappheit nicht vertretbar. Vielmehr muss mit dem, was da ist, gearbeitet werden. Bei einem Blick auf deutsche Städte fällt auf, dass der kontinuierliche Ausbau der Verkehrsflächen die Zunahme der Flächenversiegelung verursacht (Umweltbundesamt, 2022d). Treiber dafür ist die andauernde, autogerechte Stadtgestaltung, die mit einer Priorisierung des motorisierten

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

B. Neues Verständnis

Individualverkehrs einhergeht. Obwohl das Auto eine der flächenineffizientesten Mobilitätsformen ist. Es erfordert im Vergleich zum öffentlichen Personen- und Nahverkehr, dem Fuß- und Radverkehr pro Fahrt am meisten Platz. Gleichzeitig verantwortet der motorisierte Verkehr auch die Emission von klima- und gesundheitsschädlichen Gasen und verursacht ökologische und sozio-ökonomische Belastungen (Behr & Reiner mann, 2017, S. 96f.). Vor dem Hintergrund der behandlungsbedürftigen (Klima-)Krisen und Herausforderungen, mit denen deutsche Städte konfrontiert sind, kann das praktizierte Verkehrs- und Mobilitätssystem nicht bestehen bleiben. Wir brauchen Flächen, um krisengerechte Städte zu entwickeln. Da eine weitere Flächeninanspruchnahme nicht in Frage kommt, müssen die Flächen im bestehenden Stadtsystem neu verteilt und anders genutzt werden. Mit der Anwendung von Räumen neuer Realitäten kann die Neuordnung des Verkehrs erprobt und krisenangepasste Nutzungen diskutiert werden.

C. Reflexion

Bedeutung der Ergebnisse

Ob die Arbeit der Münchner Initiative nun dazu beigetragen hat die Mobilitätswende zu beschleunigen und Stadträume an den Klimawandel anzupassen, ist schwer zu messen. Schließlich lässt es sich nicht vergleichen, wie sich der Ort ohne temporäre Interventionen entwickelt hätte. Das übergeordnete Ziel – die Umsetzung eines autoreduzierten Blocks im Westend – scheint noch weit entfernt. Ehe die Verwaltung diese Vision umsetzen kann, müssen unter anderem umfassende, verkehrstechnische Untersuchungen durchgeführt werden. Dennoch hat die Arbeit der Initiative einige positive Effekte. Das Experiment in der Parkstraße 2020 hat dazu geführt, dass überhaupt eine Grundlage für die Umsetzung bürgerschaftlicher Projekte zur Förderung der Verkehrswende erarbeitet wurde (siehe Kapitel 3A). In Folge des Sommerexperiments in der Schießstättstraße plant die Stadt eine dauerhafte Implementierung einer Mobilitätsstation sowie die Pflanzung von zwei Bäumen (Münchner Initiative Nachhaltigkeit, 2022a). Außerdem hat der Bezirksausschuss im Februar 2023 einen Antrag gestellt, den Superblock im Westend zu realisieren (Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke, & ÖDP, 2023). Daraus lässt sich ableiten, dass das Engagement der Initiative wichtige Impulse ausgelöst hat. Sie fordern die Grenzen der Verwaltung heraus, stärken den Diskurs und brechen gewohnte Strukturen. Daher werden temporäre Interventionen als neues, vielversprechendes Format im Städtebau aufgefasst. Die Neuartigkeit bedeutet jedoch auch, dass ein angemessener, praktikabler Rahmen geschaffen werden muss. Besonders das Beispiel in München hat gezeigt, dass der Prozess aufwendig, komplex und zeitintensiv ist. Eine fehlende rechtliche Grundlage in der Straßenverkehrs-Ordnung verkompliziert die Umsetzung. Für eine rechtssichere Realisierung müssen deutsche Städte aufwendige Umwege gehen (siehe Kapitel 3B,D). Bisher regelt der Beschluss „Bürgerschaftliche Projekte zur Verkehrswende“ zusammen mit übergeordneten Gesetzen die Umsetzung temporärer Projekte von Initiativen oder Bürger*innen in München. Nach einer zweijährigen Pilotphase wird im Jahr 2024 unter Einbezug der Erfahrungen ein neuer Beschluss erarbeitet (Mobilitätsausschuss, 2022). Die im Rahmen dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse können als Grundlage für dessen Neuformulierung herangezogen werden. Die Aufnahme der Verbesserungsvorschläge würden diese auf ihre Praktikabilität prüfen. Zwar wurden für die Ausarbeitung der Vorschläge Analysen durchgeführt und Rücksprachen mit Beteiligten gehalten. Ein Praxistest mit anschließender Evaluierung würde die Qualität und Wirksamkeit noch weiter verbessern. Mit dieser kontinuierlichen Weiterentwicklung können sich die erforderlichen Rahmenbedingungen für die Stärkung temporärer Interventionen in München verfestigen. Das Format kann sich als Münchner Strategie für krisenangepasste Stadtentwicklung etablieren. Darüber hinaus bietet sich eine Untersuchung an, wie bürgerschaftliche Projekte unabhängig von den Prozessen in der Verwaltung gestärkt werden können. Denn die identifizierten Hebelpunkte dieser Arbeit erfordern vor allem Veränderungen in der Verwaltung.

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

C. Reflexion

Trotz seiner großen Potenziale, stößt das Format der temporären Interventionen auch an Grenzen. Für umfassende Anpassungsmaßnahmen, wie zum Beispiel der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel oder die Implementierung blau-grüner Infrastrukturen, sind dauerhafte, umfangreichere Baumaßnahmen erforderlich. Gleichzeitig stehen temporäre Interventionen immer vor der Frage, wie sie eine langfristige Wirkung erzeugen können. Sie sind der Gefahr ausgesetzt, dass sie ohne dauerhafte Überführung wieder aus Raum und Bewusstsein verschwinden. Jedoch können sie als Übergangslösung eingesetzt werden, bis umfassendere Maßnahmen realisiert werden (siehe Kapitel 2B). Dabei ist zu beachten, dass sie stark von ihrem örtlichen Kontext abhängen. Faktoren wie das soziale Milieu, kommunale Politik, wirtschaftliche Lage, Akteur*innen-Netzwerk und Abhängigkeiten, rechtlicher Rahmen sowie geografische Situation beeinflussen Maßnahmen im öffentlichen Raum (siehe Kapitel 3). Diese Faktoren lassen sich nur schwer verändern.

Auswirkungen auf die planende Professur

Wenn künftig temporäre Interventionen die Stadtentwicklung dominieren, welche Bedeutungen ergeben sich daraus für die planende Professur? Welche Fertigkeiten brauchen Planende und wie verändert sich ihre Rolle?

Um mögliche Auswirkungen auf die planende Professur diskutieren zu können, ist es hilfreich, die gegenwärtigen Aufgabenfelder und erforderliche Fertigkeiten von Städtebauer*innen darzustellen. Kernaufgabe ist die Abwicklung von räumlich-gestalterischen Projekten vom Entwurf bis zur Umsetzung (Bundesarchitektenkammer, 2020). Dabei agieren Städtebauer*innen lokal auf Quartiersebene und regional auf gesamtstädtischer Ebene. Da die Entwicklung von Stadträumen unterschiedlichste Disziplinen berührt, sind umfassende soziale Kompetenzen erforderlich, um die verschiedenen Interessen auszuhandeln (Bundesarchitektenkammer, 2020). Außerdem schreibt die Bundesarchitektenkammer 2020, neben der Organisation und Moderation, der Prozessgestaltung und dem Prozessmanagement eine zunehmende Bedeutung im Städtebau zu. Kees Christiaanse, Professor für Architektur und Städtebau, versteht seine Profession als „koordinierende Mittlerposition zwischen Architektur und Raumplanung“ (Christiaanse, 2019). Die damit verbundenen langen, heterogenen, vielfach beeinflussten und komplexen Planungs- und Umsetzungsprozesse führen dazu, dass die Entwerfenden ihr Projekt oftmals nicht überleben. Daher versteht Kees Christiaanse (2019) das Entwerfen von Strukturen, die langfristig mit Veränderungen umgehen können, als wesentliche Aufgabe. Gleichzeitig zählt der Professor das Wissen darüber, „wo Einfluss wirklich möglich ist, und wo angesetzt werden muss, um diesen Einfluss durchzusetzen“, zu den Kernkompetenzen von Urbanist*innen. Besonders wegen der Komplexität ist es

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

C. Reflexion

essenziell, den Entwurf auf seine Realisierbarkeit abzustimmen und betreffende Disziplinen einzubeziehen (Christiaanse, 2019).

Temporäre Interventionen sind nicht unbedingt weniger komplex, jedoch von deutlich geringeren zeitlichen Horizonten geprägt. Die Planungs- und Umsetzungsprozesse eines dauerhaften Projekts werden auf wenige Monate oder Jahre heruntergebrochen (siehe Kapitel 2 und 3). Die Raumgestalter*innen können ihr Projekt von Anfang bis Ende beeinflussen. Das liegt vor allem daran, dass die Interventionen sowohl räumlich als auch zeitlich stark begrenzt sind. Häufig konzentrieren sie sich auf einen Platz oder einen bestimmten Straßenabschnitt, der für Tage, Wochen oder einige Monate umgestaltet wird. Damit fokussiert sich das Tätigkeitsfeld von Stadtgestalter*innen auf lokale, kleinmaßstäbliche Ebene. Nach dem neuen Verständnis (siehe Kapitel 4B) steht beim Entwurf und der Umsetzung von temporären Interventionen (oder Räume neuer Realitäten) eine möglichst schnelle und wirkungsvolle Anpassungen an akute Bedürfnisse im Vordergrund. Um die Bedürfnisse zu erkennen, müssen Planende und Gestaltende eng im Austausch mit den Anwohner*innen stehen. Als (künftige) Nutzer*innen kennen sie ihr alltägliches Umfeld am besten. Gleichzeitig müssen die Bedürfnisse und Wünsche im übergeordneten Kontext eingeordnet und evaluiert werden. Städtebauer*innen können die Rolle als kontrollierende Instanz übernehmen, indem sie die Forderungen auf Realisierbarkeit und Kompatibilität mit der neuen Realität prüfen. Um die Balance zwischen den verschiedenen Akteur*innen und Interessen zu finden, kommt der Position als Vermittler*innen mehr Bedeutung zu, die kommunikative Fertigkeiten erfordert. Nicht weniger wichtig sind Kenntnisse über den Ort, in dem die Intervention stattfinden soll. Netzwerke und innewohnende Abhängigkeiten müssen erkannt, örtliche Eigenarten verstanden und in den Prozess miteinbezogen werden, um wirksame, auf den Ort abgestimmte Eingriffe zu entwickeln. Darüber hinaus kommt der Fragestellung, wie der Raum gestaltet werden muss, damit er innerhalb eines begrenzten Zeitrahmens die beabsichtigte Botschaft möglichst wirkungsvoll transportiert, große Bedeutung zu. Gleichzeitig muss der Entwurf der Notwendigkeit der schnellen Umsetzbarkeit gerecht werden. Dabei verlagert sich ihre Rolle von den Planenden mehr auf die Rolle der Machenden. Die (temporären) Interventionen nehmen Abstand vom theoretischen Entwurf und konzentrieren sich auf die Praxis. Das Entwerfen findet nicht mehr im theoretischen, sondern im realen Raum statt.

Dynamiken temporärer Interventionen

Rückblickend stellt sich auch die Frage, welche Motivationen und Interessen sich hinter (temporäre) Interventionen im öffentlichen Raum verbergen. Wer treibt solche Projekte an und warum? Welche Machtverhältnisse beeinflussen die Projekte? Da temporäre Interventionen von vielzähligen, unterschiedlichen Akteur*innen geprägt sind, können diese Fragen im Rahmen dieser Arbeit nur touchiert werden. Sie spielen sich in einem komplexen, vernetzten Feld ab, welches von örtlichen Eigenarten geprägt ist und umfassende Auseinandersetzungen mit den Beteiligten, ihre Rolle und Motivation erfordert. Da dieser Bereich nicht im Fokus der Arbeit stand, vermittelt der folgende Abschnitt lediglich einen ersten Eindruck über die Dynamik temporärer Interventionen.

Zunächst bieten temporäre Interventionen die Möglichkeit, auf Missstände aufmerksam zu machen und eine gewisse Haltung zu transportieren, wie der Stadtraum genutzt werden sollte. Oftmals eroberten sich Bürger*innen den Raum, um ihre Bedürfnisse zu kommunizieren (Behr & Reinermann, 2017, S.102f.). Die Chance, selbstständig und aus eigener Kraft ein Anliegen im öffentlichen Raum für Politik und Gesellschaft sichtbar zu machen, kann als Treiber interpretiert werden. Dahinter stehen oftmals zivilgesellschaftliche Organisationen oder Privatpersonen, die für den Zeitraum der temporären Intervention die Möglichkeit der Selbstermächtigung und Emanzipierung nutzen, um den Raum nach ihren Vorstellungen zu gestalten (Andres, 2013, S. 5-7; Skytt-Larsen et al., 2022). Neue, diverse Nutzungen verleihen dem Ort mehr Attraktivität und Aufmerksamkeit. Dieses Potenzial temporärer Interventionen kann auch dafür angewandt werden, um eine ökonomische Aufwertung zu generieren (Deutsches Institut für Urbanistik, 2011; Kronauer, 2018). Besonders Projektentwickler*innen und Immobilieneigentümer*innen können bereits durch kleine Investitionen dem Raum ein wertsteigerndes Image verleihen und damit individuelle, monetäre Profite einkassieren (Skytt-Larsen et al., 2022). Daraus entsteht das Risiko der Gentrifizierung, wodurch die Interventionen dafür instrumentalisiert werden, individuelle Privilegien auszuspielen und über das Gemeinwohl zu stellen (siehe auch Kapitel 2C). Manche Akteur*innen beteiligen sich also an temporären Interventionen, um eigene Interessen durchzusetzen und ihre Macht zu sichern. Dabei legen sie ihre Absichten nicht offen (Hahne, 2021, S. 313). Gleichzeitig entdeckt auch zunehmend die öffentliche Hand temporäre Interventionen als Instrument der Stadtentwicklung. Sie ermöglichen das Erproben innovativer Konzepte und können den Anfang einer neuen, dauerhaften Umgestaltung abbilden (Skytt-Larsen et al., 2022). Jedoch stellt sich auch die Frage, ob das Experimentieren und Erproben vorab nicht auch eine Verzögerung dauerhafter Umgestaltungen auslöst. Werden temporäre Interventionen (absichtlich) dafür eingesetzt, um zwar ein Bedürfnis oberflächlich und vorübergehend zu befriedigen, aber langfristigen Transformationen auszuweichen? Ist es wirklich erforderlich, über drei Jahre hinweg verschiedene Experimente im Westend durchzuführen, um anschließend ein bereits bekanntes

Kapitel 4: Was können wir aus den Erfahrungen lernen?

C. Reflexion

Konzept dauerhaft zu etablieren? Oder braucht es die Interventionen, um den Druck auf Entscheidungsträger*innen zu erhöhen, politischen Willen zu bündeln und gesellschaftliche Akzeptanz zu schaffen? Der Modus der Krisen und Grenzen kann als weiterer Treiber temporärer Interventionen angesehen werden. Denn die Interventionen sind gegenüber herkömmlichen Planungs- und Umsetzungsprozesse deutlich effizienter. Mit geringem materiellen und finanziellen Ressourcen können innerhalb kurzer Zeit alternative Nutzungen etabliert werden. In Anbetracht der Krisen erscheint es wenig sinnvoll, die Verstetigung mit herkömmlichen Planungsprinzipien zu realisieren. Die krisenkompatiblen Eigenschaften der Räume neuer Realitäten sollten zwingend auch bei einer dauerhaften Umnutzung erhalten bleiben. Auch der Gedanke, dass temporäre Maßnahmen zum dauerhaften Zustand werden ist nicht abwegig. Gerade hinsichtlich drängender Zeit und knapper werdenden Ressourcen. Denn die minimalinvasiven Maßnahmen sind schneller und ressourcenschonender als umfassende Baumaßnahmen. Diese sollten nur dann eingesetzt werden, wenn sie mit den Krisen vereinbar sind und nachhaltige Lebensformen ermöglichen.

Fest steht, dass wir aus den gegenwärtigen Krisen und Grenzen weitreichende Konsequenzen ziehen müssen. Die Arbeit zeigt, dass temporäre Interventionen Teil davon sein können, indem ein praktikabler Rahmen geschaffen wird. Mit der Identifizierung konkreter Hebelpunkte für München, konnten erste Grundlagen für einen solchen Rahmen geschaffen werden. Zwar müssen diese noch weiterentwickelt und erprobt werden, doch haben sie das Potenzial, Städte im Modus der Krisen und Grenzen auch künftig als lebenswerten Ort zu gestalten. Rückblickend lässt sich darüber diskutieren, ob der Begriff einer krisenangepassten Stadtentwicklung passend ist. Die unvermeidbaren Auswirkungen der Krisen lassen sich letztendlich auch als neue Realität interpretieren. Mit diesem Begriff werden die Auswirkungen der Krisen nicht zur Diskussion gestellt, sondern als reale Zukunft kommuniziert.

Literatur

Literaturverzeichnis

- Adrian, L., Bunzel, A., Michalski, D., & Pätzold, R. (2021). Aktive Bodenpolitik: Fundament der Stadtentwicklung: Bodenpolitische Strategien und Instrumente im Lichte der kommunalen Praxis. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik. von: <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/579236>. * (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (2022). Piazze Aperte: A Public Space Program for Milan. von: <https://www.comune.milano.it/documents/20126/409775564/Piazze+aperte+-+A+public+space+program+for+Milan.pdf/fcefa9da-98c3-baa5-7bd9-ad1554c61658?t=1653560401192> (zuletzt geprüft am 13.10.2022).
- Agora Verkehrswende (2022). StVO-Reform im Überblick. Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung. von: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/StVO/80_StVO-Synopse.pdf (zuletzt geprüft am 05.01.2023).
- Andres, L. (2013). Differential Spaces, Power Hierarchy and Collaborative Planning: A Critique of the Role of Temporary Uses in Shaping and Making Places. *Urban Studies*, 50(4), 759-775. <https://doi.org/10.1177/0042098012455719>
- Andres, L., & Krafft, P. (2021). New directions in the theorisation of temporary urbanisms: Adaptability, activation and trajectory. von: <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0309132520985321> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Andres, L., & Zhang, A. Y. (2020). Transforming Cities through Temporary Urbanism: A Comparative International Overview.: Introduction: Setting-up a research agenda for temporary urbanism. von: https://pure.manchester.ac.uk/ws/portalfiles/portal/182357461/Andres_Zhang_2021_Temporary_urbanism_Introduction.pdf (zuletzt geprüft am 24.01.2022).
- Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (1981).
- Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (2022).
- Behr, F., & Reinermann, J.-L. (Eds.) (2017). SpringerLink Bücher. Die Experimentalstadt: Kreativität und die kulturelle Dimension der Nachhaltigen Entwicklung. Wiesbaden: Springer VS. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-14981-9>
- Bela, J. (15.09.2022). Park(ing) Day is 16! von: <https://www.myparkingday.org/news/parking-day-is-16> (zuletzt geprüft am 24.10.2022).
- Bendell, J. (2018). Deep Adaptation: A Map for Navigating Climate Tagedy, 2018. von: <http://lifeworth.com/DeepAdaptation-de.pdf> (zuletzt geprüft am 10.01.2022).
- Berliner Morgenpost (19.06.2020). AfD-Politiker klagt gegen Berliner Pop-up-Radwege. Berliner Morgenpost. von: <https://www.morgenpost.de/berlin/article229352036/AfD-Politiker-klagt-gegen-Berliner-Pop-up-Radwege.html> (zuletzt geprüft am 21.10.2022).
- Bernstein, I., & Kotteder, F. (30.07.2020). München: Woher der Begriff „Schanigarten“ kommt. Süddeutsche Zeitung. von: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-schanigarten-etymologie-1.4982456> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).
- Bertolini, L. (2020). From "streets for traffic" to "streets for people": can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, 40(6), 734-753.
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (17.12.2021). Konsequente Verstetigung der Pop-Up-Radwege. Berlin. von: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/aktuelles/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1158571.php> (zuletzt geprüft am 13.11.2022).
- Bishop, P., & Williams, L. (2012). The temporary city. Abingdon, New York.: Routledge.
- Britta Weisser, & Jörn Birkmann (09.02.2022). Risiko Starkregen. Bundeszentrale Für Politische Bildung. von: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/wasser-2021/328632/risiko-starkregen/#footnote-target-1> (zuletzt geprüft am 01.12.2022).
- Broytman, P., Köhler, D., & Weisbrich, F. (2020, April 29). Krisenfestes Radfahren: Die Corona-Pop-Up-Radwege in Berlin. Deutsches Institut für Urbanistik, Online-Veranstaltung. von: <https://difu.de/veranstaltungen/2020-04-29/krisenfestes-radfahren-die-corona-pop-up-radwege-in-berlin> (zuletzt geprüft am 12.11.2022).
- Bundesarchitektenkammer. Stadtplaner/Stadtplanerin. von: <https://bak.de/kammer-und-beruf/berufsbilder-der-fachrichtungen/stadtplaner/> (zuletzt geprüft am 19.02.2023).
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (2022). Flächenverbrauch - Worum geht es? von: <https://www.bmuv.de/themen/nachhaltigkeit-digitalisierung/nachhaltigkeit/strategie-und-umsetzung/flaechenverbrauch-worum-geht-es> (zuletzt geprüft am 17.10.2022).
- Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2015). Klimaabkommen von Paris. von: <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/klimaabkommen-von-paris-14602> (zuletzt geprüft am 31.10.2022).
- Bündnis 90 / Die Grünen. Themen. von: <https://www.gruene-muenchen.de/themen> (zuletzt geprüft am 18.11.2022).
- Bündnis 90 / Die Grünen, & SPD (11.10.2022). Wir holen uns die Straße zurück! Mehr Lebensraum für Mensch und Natur in der Werinherstraße schaffen. von: <https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7341823> (zuletzt geprüft am 10.02.2023).
- Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung (1975).
- Byrne, M. (04.02.2016). Portland seeking ideas for redesign of Congress Square park. *Presssherald*. von: <https://www.pressherald.com/2015/12/22/portland-seeking-ideas-for-the-redeisgn-of-congress-square/> (zuletzt geprüft am 19.10.2022).
- Caja Michele (2022). Piazze Aperte in Mailand. *Bauwelt*. (16), 22-25. von: <https://www.bauwelt.de/rubriken/bauten/Das-kuerzlich-von-der-Stadt-Mailand-entwickelte-Projekt-Piazze-aperte-3819317.html> (zuletzt geprüft am 13.10.2022).

- Christiaanse, K. (2019). Meine Definition von Urban Design und Städtebau. *Bauwelt*, (6). von: <https://www.bauwelt.de/themen/betrifft/Teaching-the-City-Meine-Definition-Urban-Design-Staedebau-Kees-Christiaanse-3331988.html> (zuletzt geprüft am 19.02.2023).
- Cronstein, J., & LaCasse, B. (2014). The Story of Congress Square Park: How A Derelict Plaza Got a New Identity Downtown. von: <https://www.pps.org/article/the-story-of-congress-square-park-how-a-derelict-plaza-got-a-new-identity-downtown> (zuletzt geprüft am 18.10.2022).
- Decker, F. (10.09.2020). Kurz und bündig: Die CSU. Bundeszentrale Für Politische Bildung. von: <https://www.bpb.de/themen/parteien/parteien-in-deutschland/csu/42170/kurz-und-buendig-die-csu/> (zuletzt geprüft am 18.11.2022).
- Deutsche Emissionshandelsstelle (2019). VET-Bericht 2018: Kohlendioxidemissionen der emissionshandlungspflichtigen stationären Anlagen und im Luftverkehr in Deutschland im Jahr 2018. von: <https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/VET-Bericht-2018.html> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Deutsche IPCC-Koordinierungsstelle (2022). Sechster IPCC-Sachstandsbericht (AR6): Beitrag von Arbeitsgruppe II: Folgen, Anpassung und Verwundbarkeit. Hauptaussagen aus der Zusammenfassung für politische Entscheidungsfindung (SPM). von: <https://www.de-ipcc.de/270.php#%C3%9Cbersetzungen%20zum%20AR6-WGII> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Deutsches Institut für Urbanistik (2011). Was ist eigentlich... Gentrifizierung? von: <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-gentrifizierung> (zuletzt geprüft am 20.10.2022).
- Deutsches Institut für Urbanistik (2022). Was ist eigentlich ein... Superblock? von: <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-ein-superblock>. (zuletzt geprüft am 01.03.2023).
- Direktorium HAI/BA München (19.07.2022). Entscheidung über die Gewährung eines Zuschusses aus Budgetmitteln des Bezirksausschusses 8 gemäß Vollmacht des Oberbürgermeisters vom 09.04.2018: Beschluss des Bezirksausschusses des 8. Stadtbezirks vom 19.07.2022. Sitzungsvorlage Nr.: 20-26/ V 06952. von: <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/7230691> (zuletzt geprüft am 02.12.2022).
- Dpa Hessen (30.06.2022). Neue A49-Trasse in Nordhessen für Verkehr freigegeben. *Die Zeit*. von: <https://www.zeit.de/news/2022-06/29/teilstueck-der-a49-in-nordhessen-wird-eroeffnet> (zuletzt geprüft am 31.10.2022).593Z.
- Dresing, T., & Pehl, T. (2018). *Praxisbuch Interview, Transkription & Analyse: Anleitungen und Regelsysteme für qualitativ Forschende* (8. Auflage). Marburg: Eigenverlag. von: <https://www.audiotranskription.de/downloads/#praxisbuch> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Europäische Kommission (17.11.2021). EU-Bodenstrategie für 2030: Die Vorteile gesunder Böden für Mensch, Lebensmittel, Natur und Klima nutzen. Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Brüssel. von: <https://www.bmu.de/themen/wasser-ressourcen-abfall/boden-und-altlasten/eu-bodenschutzpolitik> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Europäische Metropolregion München e.V. (2022). Wirtschaftsstandort Metropolregion München. von: <https://www.metropolregion-muenchen.eu/region/wirtschaftsstandort/> (zuletzt geprüft am 01.12.2022).
- Europäische Umweltagentur (2013). Klimawandel und Luft. von: <https://www.eea.europa.eu/de/signale/signale-2013/artikel/klimawandel-und-luft> (zuletzt geprüft am 16.01.2022).
- European Commission (2020). Caring for soil is caring for life: Ensure 75% of soils are healthy by 2030 for food, people, nature and climate.
- European Environment Agency (2012). Climate change, impacts and vulnerability in Europe 2012: An indicator-based report. EEA Report: No. 12/2012. Luxembourg: Office for Official Publications of the EU. von: http://www.eea.europa.eu/publications/climate-impacts-and-vulnerability-2012/at_download/file (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Field, C. B. (Ed.) (2014). Climate change 2014: Impacts, adaptation, and vulnerability : Working Group II contribution to the fifth assessment report of the Intergovernmental Panel on Climate Change : Part A: Global and sectoral aspects. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415379>
- Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Die Linke, & ÖDP (2023). Ein Superblock für die Schwanthalerhöhe. von: <https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7597682;jsessionid=B587E6C581705300F592968706ABEB90> (zuletzt geprüft am 17.02.2023).
- Frey, H., Laa, B., & Leth, U. (2020). Mobilität in Wien unter COVID19. Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur. Wien. von: <https://repositum.tuwien.at/handle/20.500.12708/40284>.
- Frommeyer, L. (17.06.2020). Pop-up-Bike-Lanes: Die Tücken des Provisoriums. *DER SPIEGEL*. von: <https://www.spiegel.de/auto/pop-up-radwege-die-tuecken-des-provisoriums-a-10612874-7629-44e4-9d54-cefecc38b07> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Gaup, C. (17.03.2021). Pop-Up-Radwege in München kommen dauerhaft. BR24. von: <https://www.br.de/nachrichten/bayern/pop-up-radwege-in-muenchen-kommen-dauerhaft,SrvSDvw> (zuletzt geprüft am 18.02.2022).
- Gerdom, I. (02.05.2022). Giesing: Stadt stellt Pläne für neuen Grünspitz vor. *Süddeutsche Zeitung*. von: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-giesing-gruenspitz-umgestaltung-1.5576080> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (September 2021). Gobernador Claudio Orrego encabeza reactivación del paseo urbano "Mapocho Pedaleable" provisorio. von: <https://www.gobiernosantiago.cl/gobernador-claudio-orrego-encabeza-reactivacion-del-paseo-urbano-mapocho-pedaleable-provisorio/> (zuletzt geprüft am 18.10.2022), übersetzt mit deepl.com.
- Goossens, C., Oosterlync, S., & Bradt, L. (2020). Livable streets? Green gentrification and the displacement of longtime residents in Ghent, Belgium. *Urban Geography*, 41(4), 550-572. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1686307>
- GreenCity e.V. Die Wanderbaumallee von Green City e.V. von: <https://www.greencity.de/projekt/wanderbaumallee/> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).

- GreenCity e.V. Giesinger Grünsplatz. von: <https://www.greencity.de/projekt/giesinger-gruensplatz/> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).
- Hahne, U. (2021). Interventionen in Prozessen der Stadt- und Regionalentwicklung. Anmerkungen zum Format Reallabore der Nachhaltigkeit aus planungswissenschaftlicher Sicht. *Raumforschung Und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, 79(4), 306-321. <https://doi.org/10.14512/rur.54>
- Hauf, S. (2022). Bürgerschaftliche Projekte zur Verkehrswende. von: <https://ru.muenchen.de/pdf/2022/ru-2022-06-01.pdf> (zuletzt geprüft am 06.01.2023).
- Haydn, F., Temel, R., & Arlt, P. (2006). *Temporary urban spaces: Concepts for the use of city spaces*. Basel etc.: Birkhäuser.
- Huber-Eler Ralf, & Topp Hartmut (2014). Ein ungeliebtes Erbe: Stadt und Auto. *Bauwelt*. (24), 14-15. von: <https://www.bauwelt.de/themen/Ein-ungeliebtes-Erbe-autogerechte-Stadt-Auto-Verkehr-Konflikt-2114144.html> (zuletzt geprüft am 16.10.2022).
- Ince, H. (11.07.2022). Verkehrsberuhigte Schießstättstraße im Westend: Ist das Experiment ein Flop? *Abendzeitung*. von: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/verkehrsberuhigte-schiesstattstrasse-im-westend-ist-das-experiment-ein-flop-art-828157> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- IPCC (2022). *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability: Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. von: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Jacobs, S. (24.04.2020a). Verkehrswende in Berlin durch Corona: Der Mann hinter den Pop-Up-Radwegen. *Der Tagesspiegel*. von: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/der-mann-hinter-den-pop-up-radwegen-5063446.html> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Jacobs, S. (29.05.2020b). Verkehrswende in Berlin: Pop-up-Radwege bleiben mindestens bis Ende 2020. *Der Tagesspiegel*. von: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/pop-up-radwege-bleiben-mindestens-bis-ende-2020-7567855.html> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- James Evans, Tomáš Vácha, Henk Kok, & Kelly Watson (2021). *How Cities Learn: From Experimentation to Transformation*. *Urban Planning*, 6(1), 171-182. <https://doi.org/10.17645/up.v6i1.3545>
- Jochum, H. (26.11.2020). Verkehr in Stuttgart - Pop-up-Radweg auf der Theo ist Geschichte. *Stuttgarter Zeitung*. von: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.verkehr-in-stuttgart-pop-up-radweg-auf-der-theo-ist-geschichte.3f9b5472-56fa-4ee8-be80-c24ead75ab8e.html> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Juliane Anke, Lisa-Marie Schaefer, Angela Francke (2020). *Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität langfristig?* von: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/ipsy/forschung/corona-mobilitaet> (zuletzt geprüft am 04.10.2022).
- Kahlenborn, W., Porst, L., Voß, M., Firtsch, U., Renner, K., Zebisch, M., . . . Schauser, I. (2021). *Klimawirkungs- und Risikoanalyse 2021 für Deutschland: Kurzfassung*. von: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/KWRA-Zusammenfassung> zuletzt geprüft am 02.12.2022).
- Karen C. Seto, Shobhakar Dhakal (2014). *Human settlements, infrastructure and spatial planning*. von: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc_wg3_ar5_full.pdf (zuletzt geprüft am 07.10.2022).
- Köhler, D., Weisbrich, F., & Broymann, P. (2020, April 29). *Krisenfestes Radfahren: Die Corona-Pop-Up-Radwege in Berlin*. Deutsches Institut für Urbanistik, Online. von: <https://difu.de/veranstaltungen/2020-04-29/krisenfestes-radfahren-die-corona-pop-up-radwege-in-berlin> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).
- Kommission Bodenschutz beim Umweltbundesamt (2017). *Urbanisierung und Bodenschutz: Warum zwei Prozent für den Boden die Welt bedeuten*.
- Kronauer, M. (09.07.2018). *Gentrifizierung: Ursachen, Formen und Folgen*. von: <https://www.bpb.de/themen/stadt-land/stadt-und-gesellschaft/216871/gentrifizierung-ursachen-formen-und-folgen/#node-content-title-2> (zuletzt geprüft am 20.10.2022).
- Kulturstrand.org. *Idee und Philosophie - Kulturstrand München*. von: <https://kulturstrand.org/info/uber-den-strand/> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).
- LaCasse, B. (22.04.2015). *FoCSP receives \$100,000 Heart of the Community Grant*. von: <https://congresssquarepark.org/csp-receives-southwest-airlines-heart-of-the-community-grant/> (zuletzt geprüft am 19.10.2022).
- Landeshauptstadt München (2021). *Entscheidungsrechte der Bezirksausschüsse*. von: <https://stadt.muenchen.de/infos/entscheidungsrechte-bezirksausschuss.html> (zuletzt geprüft am 10.02.2023).
- Landeshauptstadt München Kreisverwaltungsreferat (15.03.2020a). *Wahl des Bezirksausschusses 2020: Amtliches Endergebnis München*. von: <https://www.wahlen-muenchen.de/ergebnisse/20200315bezirksausschusswahl/index.html> (zuletzt geprüft am 18.11.2022).
- Landeshauptstadt München Kreisverwaltungsreferat (15.03.2020b). *Wahl des Stadtrats 2020: Amtliches Endergebnis*. von: https://www.wahlen-muenchen.de/ergebnisse/20200315stadtratswahl/index.html#w_12013 (zuletzt geprüft am 18.11.2022).
- Lerup, L. (1977). *Building the unfinished: Architecture and human action* (1. print). Sage library of social research: Vol. 53. Beverly Hills, Calif.: Sage Publ.
- Madanipour, A. (2017). *Cities in time: Temporary urbanism and the future of the city*. London, England: Bloomsbury Academic.
- Marisol García González (2020). *The politics of the making of the „temporary urban“: Narratives from Santiago's contemporary practices* (PhD Development Planning). University College London. von: https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10148560/2/2022_PhD%20MGG_Excluding%20third%20party%20material.pdf
- Mobilitätsausschuss (01.06.2022). *Beschluss: Bürgerschaftliche Projekte zur Verkehrswende*. von: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7132780> (zuletzt geprüft am 07.12.2022).

Mobilitätsstrategie 2035 (2021).

Mobilitätsreferat München (2021). Parklets 2021: Erkenntnisbericht. von: <https://muenchenunterwegs.de/content/1251/download/parklets-2021-bericht-2021-final.pdf> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).

Mobilitätsreferat München (2022a). Sommerstraßen: Neue Nutzung von Flächen in der Stadt. von: <https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).

Mobilitätsreferat München (23.03.2022b). Nachbereitung des Mobilitätskongresses 2021 und Vorbereitung für 2023. von: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7099178> (zuletzt geprüft am 02.01.2023).

Mobycon (2020). Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen: In 10 Tagen mehr Platz fürs Rad in der Stadt. von: https://mobycon.eu/wp-content/uploads/2020/04/6796_Kreuzberg_Handbuch-V4.pdf (zuletzt geprüft am 11.11.2022).

Muenchen-transparent.de. So entsteht Stadtpolitik. von: <https://www.muenchen-transparent.de/infos/soFunktioniertStadtpolitik> (zuletzt geprüft am 10.02.2023).

Muenchenunterwes.de (2021). Mobilitätsstrategie 2035: Münchens Fahrplan für die Verkehrswende. von: <https://muenchenunterwegs.de/2035> (zuletzt geprüft am 16.10.2022).

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (04.05.2021a). MIN - Über MIN. von: <https://www.m-i-n.net/ueber-min/> (zuletzt geprüft am 18.02.2022).

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (29.07.2021b). Sommerexperiment Parkstraße steht auf der Kippe. München. von: <https://www.m-i-n.net/min/sommerexperiment-parkstrasse-kommt/> (zuletzt geprüft am 14.11.2022).

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (2022a). Die Vision WestendKiez. von: <https://www.m-i-n.net/westendkiez/> (zuletzt geprüft am 09.02.2023).

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (2022b). Über MIN. von: <https://www.m-i-n.net/ueber-min/> (zuletzt geprüft am 14.11.2022).

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (14.02.2022c). Westendkiez - mehr Platz für alle im Westend - MIN. von: <https://www.m-i-n.net/westendkiez/> (zuletzt geprüft am 18.02.2022).

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (23.03.2022d). Deine Veranstaltung: Sommerexperiment Schießstättstraße - jetzt anmelden. von: <https://www.m-i-n.net/manufaktur-2/sommerexperiment-schiesstattstrasse/> (zuletzt geprüft am 10.02.2023).

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (25.05.2022e). Bald geht es los: Sommerexperiment Schießstättstraße. München. von: <https://www.m-i-n.net/min/sommerexperiment-schiesstattstrasse-2/> (zuletzt geprüft am 14.11.2022).

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (01.07.2022f). Eröffnungsfeier zum Start des Sommerexperiments Schießstättstraße. von: <https://www.m-i-n.net/min/sommerexperiment-schiesstattstrasse-3/> (zuletzt geprüft am 11.02.2023).

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (09.08.2022g). Städtischen Raum nutzen - das VeloHUB. MIN - Münchner Initiative Nachhaltigkeit. von: <https://www.m-i-n.net/uncategorized/staedischen-raum-nutzen-das-velohub/> (zuletzt geprüft am 17.11.2022).978Z.

Münchner Initiative Nachhaltigkeit (30.08.2022h). Sommerexperiment: Limokästen auf der Straße. München. von: https://www.m-i-n.net/manufaktur-2/sommerexperiment-schiesstattstrasse-4/?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_campaign=westendkiez-september-newsletter (zuletzt geprüft am 10.02.2023).

Münchner Stadtrat (23.10.2019). Richtlinien für Veranstaltungen auf öffentlichem Verkehrsgrund. von: [https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:91c6c335-84d8-4dda-8fc7-61477247a126/VA-Richtlinien_2009\(die%20echte\).pdf](https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:91c6c335-84d8-4dda-8fc7-61477247a126/VA-Richtlinien_2009(die%20echte).pdf) (zuletzt geprüft am 11.12.2022).

Nationale Stadtentwicklungspolitik. Neue Leipzig-Charta 2020: Die transformative Kraft der Städte. von: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/DE/Initiative/Leipzig-Charta/Neue-Leipzig-Charta-2020/neue-leipzig-charta-2020_node.html (zuletzt geprüft am 31.10.2022).

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (06.10.2022). Pop-up-Radwege dürfen vorerst bleiben 32/20. Berlin. von: <https://www.berlin.de/gerichte/oberverwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.1000806.php> (zuletzt geprüft am 12.11.2022).

Ohm, R. (April 2022). Congress Square's \$7.2 million makeover has begun. Expect disruptions. Pressshard. von: https://www.pressherald.com/2022/04/22/congress-squares-7-2-million-makeover-has-begun-expect-disruptions/?utm_campaign=PPH%20DH%20-%20FRIDAY%20%28HTML%29&utm_content=Daily%20Headlines%3A%20%20RSS%3AITEM%3ATITLE&utm_medium=email&utm_source=Newsletter (zuletzt geprüft am 18.10.2022).

Oswalt, P., Overmeyer, K., & Misselwitz, P. (2013). Urban catalyst: The power of temporary use (1., neue Ausg.). Berlin: DOM publishers.

Pachauri, R. K., & Mayer, L. (Eds.) (2015). Climate change 2014: Synthesis report. Geneva, Switzerland: Intergovernmental Panel on Climate Change. von: <https://www.ipcc.ch/report/ar5/syr/>.

Paris Municipalité (08.07.2022). Paris Plage: 20 an déjà! von: <https://www.paris.fr/pages/paris-plages-20-ans-deja-21545> (zuletzt geprüft am 24.10.2022), übersetzt mit deepl.com.

Pressherald (23.04.2015). Friends of Congress Square Park receives \$100,000 grant. Pressshard. von: <https://www.pressherald.com/2015/04/22/southwest-airlines-adds-portland-to-grant-program-for-public-spaces/> (zuletzt geprüft am 19.10.2022).

Prof. Dr. Stefan Bratzel, Giradi, L., & Dipl.-Kfm. Tellermann, R. (2022). Der Automotive- und Mobilitätssektor in München in der Transformation: Eine Studie des Center of Automotive Management (CAM) im Auftrag des Referates für Arbeit und Wirtschaft und des Mobilitätsreferats der Landeshauptstadt München. von: <https://www.wirtschaft-muenchen.de/produkt/automotive-und-mobilitaetssektor-muenchen-transformation/> (zuletzt geprüft am 01.12.2022).

Project for Public Space (2015). Congress Square Park. von: <https://www.pps.org/projects/congress-square-park> (zuletzt geprüft am

18.10.2022).

Puschner, M. (13.11.2020). Pop-up-Radweg in Nürnberg: Experiment hat Ziel nicht erreicht. Nordbayern.De. von: <https://www.nordbayern.de/region/pop-up-radweg-in-nurnberg-experiment-hat-ziel-nicht-erreicht-1.10562909> (zuletzt geprüft am 12.02.2023).

Ramisch, T. (04.10.2019). Viva la Piazza Zenetti. Garten + Landschaft. von: <https://www.garten-landschaft.de/piazza-zenetti/> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).812Z.

Randy Billings (16.09.2013). Portland plaza turns into flash point. Pressherald. von: https://www.pressherald.com/2013/09/16/plaza-turns-into-flash-point_2013-09-16/ (zuletzt geprüft am 18.10.2022).

Referat für Arbeit und Wirtschaft (2022). Der Münchner Jahreswirtschaftsbericht 2022. von: <https://www.wirtschaft-muenchen.de/produkt/der-muenchner-jahreswirtschaftsbericht-2022/> (zuletzt geprüft am 01.12.2022).

Referat für Stadtplanung und Bauordnung (20.06.2020). Mobilitätsplan für München - Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2020. von: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/5875718> (zuletzt geprüft am 01.12.2022).

Rian van Staden (2014). Klimawandel: Was er für die Städte bedeutet: Kernergebnisse aus dem Fünften Sachstandsbericht des IPCC (Scapha Translations, Trans.). von: <https://www.klimafakten.de/sites/default/files/images/reports/printversion/klimawandelundstaedte.pdf>.

Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (2022).

Schauz, A., Enders, S., & Gleißner, K. (2022). Dokumentation Visionsbaum Westend. München.

Schelzke, D. Zwischen Frühling und Herbst: Der Schanigraten bleibt in München. von: <https://muenchen.mitvergnuegen.com/2021/schanigaerten-schanigarten-muenchen/> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).

Schlaier, A. (15.08.2021a). München-Schwanthalerhöhe: Abstriche beim Westend-Kiez. Süddeutsche Zeitung. von: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-schwanthalerhoehe-westend-kiez-baustelle-1.5382759> (zuletzt geprüft am 21.10.2022).

Schlaier, A. (15.08.2021b). Was vom grünen Traum des „Westend Kiez“ übrig ist. Süddeutsche Zeitung. von: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-schwanthalerhoehe-westend-kiez-baustelle-1.5382759> (zuletzt geprüft am 14.11.2022)

Schmauch, C. (04.07.2020). Arbeitstreffen der Manufaktur 2. MIN - Münchner Initiative Nachhaltigkeit. von: <https://www.m-i-n.net/manufaktur-2/arbeitstreffen-4/> (zuletzt geprüft am 17.11.2022).

Schubert, A. (28.10.2020). München: Das Ende der Pop-Up-Radwege. Süddeutsche Zeitung. von: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-pop-up-radwege-aus-stadtrat-1.5096882> (zuletzt geprüft am 05.01.2022).990Z.

Seuß, J. (01.09.2020). Pop-up-Radweg in Nürnberg kommt schlecht an. Nordbayern.De. von: <https://www.nordbayern.de/region/nuernberg/pop-up-radweg-in-nurnberg-kommt-schlecht-an-1.10395338> (zuletzt geprüft am 13.11.2022).707Z.

Siedentop, S., & Zimmer-Hegmann, R. (2020). Wahrheitssuche, realweltliche Problemlösung und Autonomie: Erkundungen an der Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Politik. Informationen Zur Raumentwicklung, 2020(2), 26-37. von: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/izr/2020/2/downloads/siedentop_zimmer-hegmann.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (zuletzt geprüft am 21.10.2022).

Skytt-Larsen, C. B., Busck, A. G., Lamm, B., & Wagner, A. M. (2022). Temporary Urban Projects: Proposing a Multi-Positional Framework for Critical Discussion. Frontiers in Sustainable Cities, 4. <https://doi.org/10.3389/frsc.2022.722665>

Stadt München. Schwanthalerhöhe: Wissenswertes. von: <https://www.muenchen.de/stadtteile/schwanthalerhoehe-wissenswertes-tipps-und-infos> (zuletzt geprüft am 10.02.2023).

Stadt München (2021). Freischankflächen beantragen. von: <https://stadt.muenchen.de/service/info/freischankflaeche-beantragen/10295481/> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).

Stadtbezirksbudget-Richtlinien (2018).

Statisa (2021). Verteilung des Stahlbedarfs nach Branchen in der Europäischen Union im Jahr 2021. von: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/499072/umfrage/anteil-der-branchen-am-stahlbedarf-in-europa/> (zuletzt geprüft am 02.02.2023).

Statistisches Amt der Landeshauptstadt München (2021). Statistisches Taschenbuch 2021: München und seine Stadtbezirke. von: https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:cc9cc6c7-cfd6-4d9a-8f33-bed0dbec974a/LHM_Stat.pdf (zuletzt geprüft am 10.02.2023).

Stutz, R., & Leitner, B. (2019). Kulturstrand. von: <https://www.imuc.wzw.tum.de/projekte/kulturstrand-1> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).

Straßenverkehrsgesetz (1909).

Straßenverkehrs-Ordnung (2013).

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität Verbraucher- und Klimaschutz (25.03.2020). Pilotprojekt für temporäre Radfahrstreifen während Corona-Krise. Berlin. von: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.911916.php> (zuletzt geprüft am 11.11.2022).

Tobias Klein, Dagmar Köhler, Thomas Stein, Edwin Süselbeck (2020). Radverkehr im Ausnahmezustand. Mit Rückenwind aus der Krise. Stadt Und Krise: Gedanken Zur Zukunft, Difu-Berichte Sonderheft, 2020, 20-21. von: <https://difu.de/nachrichten/radverkehr-im-ausnahmezustand-mit-rueckenwind-aus-der-krise> (zuletzt geprüft am 13.11.2022).

Tonkiss, F. (2013). Austerity urbanism and the makeshift city. City, 17(3), 312-324. <https://doi.org/10.1080/13604813.2013.795332>

Umweltbundesamt (2016). Klimaanpassung in der räumlichen Planung: Starkregen, Hochwasser, Massenbewegungen, Hitze, Dürre. von: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/klimaanpassung_in_der_raeumlichen_planung_praxishilfe_02-2020.pdf (zuletzt geprüft am 02.12.2022).

- Umweltbundesamt (2021a). Ressourcennutzung und ihre Folgen. von: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/abfall-ressourcen/ressourcennutzung-ihre-folgen> (zuletzt geprüft am 02.02.2023).
- Umweltbundesamt (2021b). Ressourcenschonung in der Umweltpolitik. von: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/abfall-ressourcen/ressourcenschonung-in-der-umweltpolitik> (zuletzt geprüft am 02.02.2023).
- Umweltbundesamt (2022a). Bodenversiegelung. von: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#was-ist-bodenversiegelung> (zuletzt geprüft am 17.10.2022).
- Umweltbundesamt (2022b). Klimaschutz im Verkehr. von: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#undefined> (zuletzt geprüft am 08.10.2022).
- Umweltbundesamt (2022c). Siedlungs- und Verkehrsfläche. von: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#anhaltender-flachenverbrauch-fur-siedlungs-und-verkehrszwecke-> (zuletzt geprüft am 17.10.2022).
- Umweltbundesamt (17.01.2022d). Bodenversiegelung. von: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#was-ist-bodenversiegelung>. zuletzt geprüft am.
- Umweltbundesamt (2023). Gesundheitsrisiken durch Hitze. von: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-hitze#indikatoren-der-lufttemperatur-heisse-tage-und-tropennachte> (zuletzt geprüft am 09.02.2023).
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision. von: <https://www.un.org/en/development/desa/publications/2014-revision-world-urbanization-prospects.html> (zuletzt geprüft am 24.01.2023).
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Sustainable Development. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. von: <https://sdgs.un.org/2030agenda> (zuletzt geprüft am 31.10.2022).
- VanHoose, K., Gante, A. R. de, Bertolini, L., Kinigadner, J., & Büttner, B. (2022). From temporary arrangements to permanent change: Assessing the transitional capacity of city street experiments. *Journal of Urban Mobility*, 2, <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100015>
- Verein Deutscher Zementwerke e.V. (2020). Zementindustrie im Überblick 2020/2021. von: <https://www.vdz-online.de/wissensportal/publikationen/zementindustrie-im-ueberblick-2020-2021> (zuletzt geprüft am 02.02.2023).
- Einstweiliger Rechtsschutz gegen temporäre Einrichtung eines Radwegs, No. 11 L 205/20 (Verwaltungsgericht Berlin 11. Kammer September 4, 2020).
- Verwaltungsverfahrensgesetz (2003).
- Vogel, H.-J. Bodenrecht und Stadtentwicklung. *Neue Juristische Wochenzeitschrift*, 1544ff.
- Vogel, H.-J. (2019). Mehr Gerechtigkeit! Wir brauchen eine neue Bodenordnung - nur dann wird auch Wohnen wieder bezahlbar. München: Verlag Herder.
- Wiemann, R. (2021). Leiter des Grünflächenamts über Radwege: „Man kann leicht nachjustieren“. von: <https://taz.de/Leiter-des-Gruenflaechenamts-ueber-Radwege/!5759865/> (zuletzt geprüft am 16.02.2022).853Z.
- Wirtschaftsvereinigung Stahl (o.D.a). Stahl und Stahlproduktion. von: <https://www.stahl-online.de/startseite/stahl-in-deutschland/stahl-und-stahlproduktion/> (zuletzt geprüft am 02.02.2023).
- Wirtschaftsvereinigung Stahl (o.D.b). Statistiken. von: <https://www.stahl-online.de/startseite/stahl-in-deutschland/zahlen-und-fakten/> (zuletzt geprüft am 02.02.2023).
- Zentrum Ressourceneffizienz (2022). Ressourcenverbrauch im Bauwesen. von: <https://www.ressource-deutschland.de/themen/bauwesen/ressourcenverbrauch-im-bauwesen/> (zuletzt geprüft am 02.02.2023).
- Zukin, S. (2014). *Loft living: Culture and capital in urban change* (25th anniversary ed.). New Brunswick, NJ: Rutgers University Press.

Anhang

Anhang 1

Transkripte

A. Interview mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit	153
B. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement	161
C. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Strategiebereich	166
D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit	172
E. Rücksprache mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement	181
F. Rücksprache mit dem Planungsreferat	188

Anhang 2

Protokolle

A. Lagebericht Sommerexperiment Schießstättstraße	195
B. Evaluationsworkshop der Münchner Initiative Nachhaltigkeit	200

Anhang 3

Schriftliche Rückmeldungen

A. Anmerkungen Münchner Initiative Nachhaltigkeit	207
---	-----

Anhang 1

Transkripte

A. Interview mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

Das Interview hat am 04.08.2022 online via Zoom stattgefunden.

SM ist die Abkürzung für die interviewende Person (Sophia Mühlberger, Verfasserin der Thesis).

MIN steht für die interviewte Person, die der Münchner Initiative Nachhaltigkeit zugehörig ist.

Die Transkription orientiert sich an den Regeln der einfachen Transkription nach Dresing und Pehl (Dresing & Pehl, 2018, S. 20-25)

1 **SM:** Die Idee des Superblocks entstand im Januar 2021. Sechs Monate danach ging es um die Umsetzung. Da war nicht mehr vom
2 Superblock die Rede, sondern vom Baustein Parkstraße. Bei der Genehmigung gab es lange Ungewissheit und Schwierigkeiten. Letzt-
3 endlich konnten sechs Stellplätze umgenutzt werden, die zur einer Art grünen Insel umgestaltet wurden. Im Vergleich zur ursprüng-
4 lichen Intention erscheint das etwas mickrig. Daraus ergibt sich die Frage, wie du heute auf das Experiment blickst und welche Er-
5 fahrungen aus der Parkstraße ihr in das heutige Projekte mitnehmen konntet.

6
7 **MIN:** Erst mal ist es so, dass wir dort vor einem Jahr etwas ähnliches versucht haben, was wir in diesem Jahr umsetzen konnten.
8 Wenn wir das damals nicht versucht hätten, dann wären wir gar nicht auf die Problematik gestoßen, dass es rein rechtlich überhaupt
9 nicht möglich war, was wir machen wollten. Im Rahmen des Mobilitätskongresses während der IAA hatten wir einen Förderantrag
10 beim Mobilitätsreferat gestellt. Dieser wurde auch für unser Vorhaben genehmigt. Dann stellte sich relativ schnell heraus, dass das
11 laut Kreisverwaltungsreferat so gar nicht möglich ist. Die Straßenverkehrsordnung erlaubt gar nicht, dass wir Parkplätze in Freiraum
12 umwandeln, der nicht wirklich genutzt wird bzw. frei steht. Dafür gibt es keine gesetzlichen Rahmenbedingungen. Wenn wir das
13 letztes Jahr nicht versucht hätten, dann wäre es dieses Jahr gar nicht dazu gekommen. Denn das Mobilitätsreferat hat daraufhin erst
14 mal die erforderliche Rahmenrichtlinie erarbeitet, die schließlich vom Stadtrat entschieden wurde. Nur deshalb sind solche Experi-
15 mente in München überhaupt erst möglich. Es musste eine politische Entscheidung getroffen werden, die so schnell gar nicht herbei-
16 geführt werden konnte. Von daher war es gut, dass wir das gemacht haben, obwohl es sehr frustrierten war im ersten Moment. Alles,
17 was wir geplant hatten, ging eigentlich nicht. Jetzt konnten wir es mit einem Jahr Verzögerung machen. Das hat uns noch mal deutlich
18 gemacht, wie wichtig es ist, Dinge versuchen umzusetzen und nicht einfach nur darüber zu reden. Denn so etwas stellt man einfach
19 nur in der Umsetzung fest. Ohne den Versuch wären wir gar nicht dort hingekommen. Das andere, was ich so wichtig finde, ist, dass
20 obwohl es so klein war, hatte es eine Wirkung. Wir hatten sechs Stellplätze mit Sträuchern und Bäumchen begrünt. Dieses bisschen
21 Grün auf einer Straße, wo überhaupt gar kein Grün ist, hat die Leute dazu bewegt, stehen zu bleiben. Die Kinder haben sich das an-
22 geschaut. Bienen sind herumgesurrt, die von den Kindern beobachtet werden konnten. Wir haben mit vielen Leuten, die dort vorbeii-
23 gelaufen sind, gesprochen. Die meisten haben sehr positiv darauf reagiert. Es gab auch Leute, die negativ reagiert haben, aber es hat
24 auf jeden Fall eine Reaktion ausgelöst. Auch wenn es klein war, war es nicht zu übersehen. Ich fand es auch sehr lehrreich, dass so ein
25 bisschen Grün in der Straße schon das Bild ganz stark verändert.

26
27 **SM:** Also wichtig, dass der Diskurs darüber entsteht, egal ob eine positive oder negative Reaktion kommt.

28
29 **MIN:** Ja, genau.

30
31 **SM:** Okay, das heißt mit dem Projekt Parkstraße wurde der Grundstein gesetzt, damit das heutige Projekt stattfinden kann. Gibt es
32 irgendwelche Gründe, warum man sich für die Schießstättstraße entschieden hat? Gab es die Möglichkeit, die Idee auf mehreren
33 Straßen zu übertragen? Oder gab es rechtliche Einschränkungen, die „nur“ die Umwandlung von 40 Schrägstellplätzen zulassen?

34
35 **MIN:** Es gab mehrere Gründe. Wir wollten eigentlich auch schon letztes Jahr in der Schießstättstraße starten. Die Idee ist, dass die
36 Schießstättstraße in diesem Superblock recht zentral liegt. Durch das Forum und den Spielplatz ist das auch ein Ort, an dem viele
37 Leute vorbeikommen. Und wo andererseits auch diese Störung, die durch die Leute, die dort Zeit verbringen, ausgelöst werden kann,
38 nicht so stark ist. Denn die Straße ist nicht so schmal. Das war eigentlich die Idee, warum wir das in der Schießstättstraße machen
39 wollten. Das ging nur leider nicht, weil da letztes Jahr die Baustelle war. Die ist zwar jetzt auch noch, aber mit weniger Baustellen-
40 verkehr. Deswegen sind wir in die Parkstraße umgezogen. Meines Erachtens war das am Ende gut, weil die Wirkung von dem Grün
41 in der Parkstraße viel stärker ist als in der Schießstättstraße, weil es dort keine Bäume gibt bzw. nur einen Baum. Dadurch hat man
42 das viel mehr gesehen. Von daher war es am Ende eine gute Entscheidung. Von der Größe her, war es tatsächlich so, dass wir gesagt
43 haben, wir wollen einen Straßenabschnitt bearbeiten. Mehr können wir nicht stemmen – aus finanziellen Gründen, aus Ressourcen-
44 gründen. Ein temporärer Umbau von einem größeren Abschnitt wäre auch nicht nachhaltig, wenn man überlegt, was man da an
45 Materialien hineinbringen muss. Wir haben die Materialien von der Parkstraße im letzten Jahr, diese Jahr wiederverwertet. Wenn wir
46 das in einem größeren Umfang gemacht hätten, wäre das gar nicht realisierbar, vor allem wenn es temporär ist. Für uns war immer
47 klar: Die Umsetzung des Superblocks muss dauerhaft sein. Diese Umsetzung können auch nicht wir machen, sondern die muss dann
48 mit einem Verkehrskonzept und allem was dazugehört - von der Verwaltung, von der Stadt selbst - umgesetzt werden. Wir sind keine
49 Straßenplaner*innen bzw. Verkehrsplaner*innen.

50
51 **SM:** Ja klar. Ist nur immer spannend, wenn man erlebt, wie über die Presse und Medien darüber berichtet wird. Dort heißt es oft „Es
52 war von einem Superblock die Rede und jetzt sind es nur sechs Stellplätze“. Aber das erscheint ganz logisch, wenn man die Hinter-
53 gründe dazu kennt. Das ist keine professionelle Verkehrsplanung, die auf der Basis und von einer Initiative gestemmt werden kann.

54
55 **MIN:** Genau und wir sehen es auch gar nicht als unsere Aufgabe an, die Verkehrswende dauerhaft umzusetzen. Unsere Aufgabe ist es,

Anhang 1: Transkripte

A. Interview mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

56 aufzuzeigen, was möglich ist, was machbar ist, was passiert. Wir machen die Experimente, aber die Stadt muss umsetzen. Wir können
 57 das gar nicht. Keine NGO oder keine Firma kann das umsetzen. Dafür müssen zunächst politische und verwaltungstechnische Fragen
 58 geklärt werden.

59
 60 **SM:** Aber damit schafft man den Diskurs und den Druck, damit schneller etwas passiert. Nun zum Themenblock Zeit- und Material-
 61 aufwand. Mich würde interessieren, wie viele Mitarbeiter*innen oder Freiwillige an dem Westendkiez beteiligt sind und wie viele
 62 Stunden pro Woche dafür drauf gehen. Welche Prozesse beanspruchen die meiste Zeit?

63
 64 **MIN:** Die Mitarbeiter*innen, die ja alle ehrenamtlich tätig sind, füllen seit Jahresbeginn eine halbe Stelle - als ehrenamtliche Tätigkeit.
 65 Manchmal mehr manchmal weniger, aber im Schnitt bestimmt eine halbe Stelle. Die Mobilitätsbeauftragte Tina (Name geändert),
 66 die hat in letzter Zeit bestimmt auch einen ganzen Tag in der Woche, manchmal sogar mehr, investiert. Es gab eine Zeit, in der sie
 67 bestimmt fast fünf Tage die Woche dafür gearbeitet hat. Ich habe vor allem im Vorfeld die ganzen Formulare ausgefüllt. Aber auch
 68 jetzt, allein die Betreuung – ich schaue jeden Tag vorbei. Es sind bestimmt jeden Tag drei Stunden, die ich da reinstecke. Die anderen
 69 kümmern sich dann noch um die Veranstaltungen. Dazu kommen noch alle Ehrenamtlichen, die Blumen gießen, Veranstaltungen mit
 70 organisieren, die mitaufräumen usw. Da gehen schon viele Stunden drauf.

71
 72 **SM:** Vor allem auf freiwilliger Basis.

73
 74 **MIN:** Alles freiwillig! Also mein Teil ist anders. Wenn ich Formulare an die Verwaltung schicke, zählt das zu meiner Arbeit als Ge-
 75 schäftsführerin, aber den Rest mache ich ehrenamtlich. Das geht gar nicht, so viel Arbeitszeit habe ich gar nicht.

76
 77 **SM:** Was sind die Sachen, die am meisten Zeit beansprucht haben in der Vorbereitungsphase?

78
 79 **MIN:** In der Vorbereitungsphase sind Vernetzung, Kontaktpflege zu allen möglichen Projektpartner*innen und der Zusammenhalt
 80 der Beteiligten, wesentliche Aspekte. Das hat in der ersten Zeit sehr viel Zeit beansprucht. Es gibt immer diese Jour-Fixe, aber ab-
 81 gesehen davon hat Sandra (Name geändert) z.B. sehr viel Zeit damit verbracht, mit dem Chef vom Schwanthaler Forum, mit den
 82 Leuten vom Mobilitätsreferat oder von der bayerischen Hausbau oder andern möglichen Förder*innen usw. zu reden. Es geht sehr
 83 viel Zeit darauf, sich zu vernetzen, den Kontakt zu halten. Und das ist einer der wichtigsten Arbeiten. Man muss mit vielen Menschen
 84 reden und immer wieder erklären, warum unsere Arbeit wichtig ist. Da muss man auch dran bleiben. Das ist so eine Sache. Und ich
 85 muss leider auch sagen, dass der bürokratische Aufwand nicht zu unterschätzen ist. Die haben es uns schon etwas leichter gemacht.
 86 Zum Beispiel dadurch, dass wir mit den vielen Veranstaltungen einen großen Veranstaltungsantrag stellen konnten und dann nur
 87 noch Folgeveranstaltungen. Es ist trotzdem sehr viel Formula-Kram. Es ist immer etwas zu klären, auch kleine Details. Das nimmt viel
 88 Zeit in Anspruch. Auch immer wieder, aber vor allem in den Wochen kurz vorher. Und eine wichtige Sache ist noch: Die Öffentlich-
 89 keitsarbeit wie Newsletter schreiben, Blogartikel verfassen, wir reden mit den Menschen, wir machen Flyer, wir hängen Schilder auf
 90 - trotzdem ist es sehr schwierig die Menschen zu erreichen. Wir sind kein erfahrenes PR-Team und haben auch nicht die Möglichkeit
 91 wie die Stadt, Briefe an die Anwohner*innen zu schreiben. Das heißt wir verteilen per Hand Flyer. Das kann sehr zeitaufwendig sein.

92
 93 **SM:** Siehst du Möglichkeiten wie man die Zusammenarbeit verbessern könnte? Auch mit der Verwaltung. V.a. wenn man sagt, okay,
 94 die Verwaltung kann diese Briefe schreiben. Würde es da Potenzial geben? Und wo?

95
 96 **MIN:** Ja tatsächlich sind wir nie auf die Idee gekommen. Das ist mir jetzt erst gekommen, als wir über das andere Projekt gesprochen
 97 habe, die das über die Universität machen. Die haben die Möglichkeit das zu nutzen. Erst da ist mir das gekommen, dass man diese
 98 Möglichkeit der Verwaltung nutzt, offizielle Schreiben dazu zu schreiben. Oft haben die Leute gesagt, dass sie nicht informiert wurden
 99 und wundern sich. So ein Flyer wird vielleicht doch eher in den Müll geworfen. Ein offizieller Brief würde man nicht so schnell einfach
 100 in den Müll schmeißen. Den würde man sich anschauen und dann wüsste man Bescheid, über das, was passiert. Das war für mich
 101 auch noch mal eine Lehre, dass man gar nicht so schöne bunte Flyer verwenden sollte, sondern eher eine Briefform, die offizieller
 102 ausieht.

103
 104 **SM:** Damit sich die Leute auch mehr angesprochen fühlen.

105
 106 **MIN:** Ja, damit sich die Leute angesprochen fühlen und da auch eine Dringlichkeit entsteht. Der Kontakt zu den Anwohner*innen
 107 könnte so passieren. Vor allem wenn die Stadt dabei wirklich mitwirkt. Ein wichtiger Punkt wäre das bei allem, was die Beantragung
 108 angeht. Also auch das Aufstellen von Schilder. Alles was den offiziellen Rahmen angeht, ist es Wahnsinn, mit wie vielen Ansprech-
 109 partner*innen wir reden müssen und bis wir herausfinden, wer überhaupt für was verantwortlich ist. Da würde ich mir echt
 110 wünschen, eine*n Ansprechpartner*in bei der Stadt zu haben – egal in welchem Referat, das ist uns egal. Wir wollen das Thema
 111 voranbringen. Ziel ist, dass die Ansprechpartner*in untereinander abstimmen, wer was machen muss und das nicht auf uns schieben.
 112 Sodass wir nicht fünf Anträge und Formulare ausfüllen – einen für das Kreisverwaltungsreferat, einen für das Mobilitätsreferat,
 113 dann noch mal einen für die Schilder und für die Veranstaltung dort usw. Das ist einfach zu viel. Auch, dass dann so etwas wie das
 114 Aufstellen der Schilder einfach die Stadt mitleistet. Die haben die Infrastruktur dafür. Wir müssen Autos leihen und mit eigener Arm-
 115 kraft diese Schilder aufstellen. Das ist verrückt, dass sich Leute dann den Rücken dafür kaputt machen. Das müsste offiziell gemacht
 116 werden.

Anhang 1: Transkripte

A. Interview mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

117 **SM:** Das heißt, es gäbe Potenzial, um solche Initiativen deutlich mehr zu unterstützen. Ich stelle es mir ehrlich gesagt auch
118 kompliziert vor, in diese ganzen bürokratischen Themen einzusteigen – welche Anträge braucht man, an wende richte ich mich, was
119 muss ich alles beachten, wie funktioniert das alles usw. Da wäre eine Ansprechperson für alle Fragen praktisch. Und dann würde das
120 intern weiter verteilt werden.

121

122 **MIN:** Genau und wenn die Person das weiter mitnimmt, intern regelt und dann mit einer Antwort oder „Next-To-Do“ auf uns zu
123 kommt. Das würde uns schon sehr helfen. Und diese Unterstützung dabei. Zum Beispiel war es für uns auch schwierig mit den
124 Schildern. Wir hatten wohl einen Fehler gemacht. Wir mussten die Schilder selbst machen und diese dann aufstellen. Wir haben
125 Klebezettel gemacht, die beschreiben, wann wo Parkverbot ist. Dann haben wir erfahren, dass wir das etwas falsch gemacht haben.
126 Die Angaben haben wohl nicht genau dem Bescheid entsprochen. Deswegen konnte die Polizei nicht abschleppen. Wir haben darauf
127 geachtet, alles richtig zu machen und ist doch ein Fehler passiert. Die Polizei konnte nicht abschleppen. Die Verkehrs-Hilfspolizei ist
128 vorbeigekommen und hat gesagt sie können die Leute nicht aufschreiben, weil es bewegbare Schilder sind. Das Aufschreiben geht
129 nur bei den festen Schildern. Da können wir gar nichts daran ändern. Dann fragt man die Polizei, die dann sagt, sie seien auch nicht
130 dafür zuständig. Dann fragt man das Mobilitätsreferat und die wissen es auch nicht genau. Das ist auch immer so ein Thema, das
131 überhaupt umsetzen zu können. Man muss irgendwie hoffen, dass schon alles gut geht, weil man gar nicht so richtig agieren kann.

132

133 **SM:** Das ist spannend, denn die Stadt profitiert auch von diesen Initiativen. Die Stadt hat schließlich mit der Mobilitätswende und der
134 Klimaneutralität auch Ziele. Da erscheint es so, als wäre es das Mindeste, zum Beispiel beim Schilderaufstellen zu helfen. Das könnte
135 das Mindeste sein, um solche Initiative zu unterstützen. Spannend, dass das nicht selbstverständlich ist. Ich finde, da könnte man
136 mehr Zusammenarbeit erwarten.

137

138 **MIN:** Da war ich auch schockiert. Ich weiß nicht genau, woran das liegt, denn das ist dann ein anderes Referat. Für die Schilder ist
139 das Baureferat zuständig. Da gibt es vielleicht auch Unstimmigkeiten zwischen den Referaten. Da gibt es das Mobilitätsreferat und
140 das Referat für Klima- und Umweltschutz, die für solche Experimente zuständig sind, aber das Baureferat möchte damit gar nichts zu
141 tun haben, die wollen sich vielleicht keine Arbeit damit machen. Also keine Ahnung, das könnte sein. Also ich verstehe es eigentlich
142 auch nicht. Bei anderen Veranstaltungen ist es schon so, dass das Baureferat, das macht. Bei uns gab es immer einen Grund, warum es
143 nicht ging. Das ist schon Wahnsinn. Und man muss auch sagen, die Beschilderung ist auch wahnsinnig teuer. Wir zahlen für allein für
144 die Schilder fast 4000 Euro.

145

146 **SM:** Oh, das ist wirklich eine hohe Summe. Gutes Stichwort. Ich habe mich auch gefragt, wie finanziert ihr das generell? Ihr habt die
147 ganzen Blumenkästen, und die Bänke mit den Getränkekisten, die der Architekt entworfen hat. Passiert das auf freiwilliger Basis oder
148 auf Spenden, gibt es irgendwelche Förderungen des Referats?

149

150 **MIN:** Also bei den Getränkekiste haben wir das Material gezahlt und die Arbeit hat der Architekt freiwillig gemacht, also auch ehren-
151 amtlich. Auch die Konzeption mit den Stühlen und den Pflanzen und Bäume – das hat auch jemand ehrenamtlich gemacht (...). All-
152 gemein mit der Bezahlung ist es so, dass die Münchner Initiative Nachhaltigkeit eine Regelförderung vom Referat für Klima- und
153 Umweltschutz bekommt. Davon wird z.B. meine Stelle bezahlt und da haben wir auch Gelder für solche Projekte. Das reicht für so ein
154 großes Projekt überhaupt nicht aus. Wir haben für jede Manufaktur, wenn es gut läuft 3000 Euro zur Verfügung. Das reicht vorne und
155 hinten nicht. Das Projekt kostet eher so an die 40.000 Euro.

156

157 **SM:** Ja, wenn die Schilder schon 4.000 Euro kosten...

158

159 **MIN:** Deswegen haben wir es natürlich früh auf die Suche gemacht Förderungen zu finden. Das ist tatsächlich ein großes Thema.
160 Wenn man sich irgendwo bewirbt, hört man ewig nichts. Man weiß dann nicht, hat man es oder hat man es nicht. Man muss aber
161 auch irgendwie loslegen. Wir haben auch versucht Unternehmen herauszusuchen. Das ist auch wieder der Punkt, der so viel Arbeit
162 macht. Wir haben gebeten, das Projekt mitzufinanzieren. Zum Beispiel gibt es eine Kinderveranstaltung, die das Schwanthaler Forum
163 bezahlt. Das ist dann direkt über die gelaufen. Das heißt das ist nicht über unser Konto gelaufen. Dann haben wir eine Spende be-
164 kommen von der Bayerischen Hausbau für die Mobilitätsstation. Aber die hat vorne und hinten nicht gereicht. Aber die hat uns zu-
165 mindest einen Puffer gegeben. Dann haben wir zum Glück, eben weil das Referat für Klima und Umweltschutz und das Mobilitäts-
166 referat sehen, dass es für sie auch wichtig ist, dass solche Experimente stattfinden, eine Entscheidung getroffen worden. Wohl auch
167 im Stadtrat, sodass Gelder dafür freigemacht werden. Das heißt wir haben dann die Möglichkeit bekommen von den beiden jeweils
168 10.000€ zu bekommen. Mussten dafür aber noch mal einen offiziellen Förderantrag stellen. Den einen Teil haben wir, den anderen
169 immer noch nicht. Das heißt wir schwimmen in der Luft. Wir müssen in anderen Projekten die Gelder zurückhalten bzw. vorsichtig
170 damit umgehen, weil uns die finanzielle Sicherheit fehlt. Das sind so die verschiedenen Förderungen, die wir zusammen suchen. Das
171 ist ein ziemliches zusammensuchen und tatsächlich startet man immer wieder neu. Bei jedem Projekt versucht man bis zum letzten
172 Moment irgendwoher Gelder zu bekommen. Als wir aufgebaut haben wussten nicht sicher, ob wir die Förderung bekommen. Wenn
173 nicht, dann hätten wir quasi alle anderen Projekte am Ende absagen müssen. Zum Glück haben wir diese Regelförderung, die uns ein
174 bisschen Puffer gibt.

175

176 **SM:** Aber insgesamt ist es dann schon so, dass die Projekte, die ihr macht, dazu geführt haben, dass politische Entscheidungen ge-
177 troffen wurden, die es in Zukunft hoffentlich leichter machen, so etwas umzusetzen, oder?

Anhang 1: Transkripte

A. Interview mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

178 **MIN:** Na ja, das war jetzt einen einmalige Sache. Nächste Jahr stehen wir wieder genauso da. Letztes Jahr hatten wir auch eine
 179 Förderung vom Mobilitätsreferat. Die war im Rahmen der internationalen Automobilausstellung. Da wurde klar gesagt, wenn wir die
 180 internationale Automobilausstellung nach München bringen, dann, so hat es der Stadtrat entschieden - soll auch alternative Mobilität
 181 gefördert werden. Dafür war dann ein bisschen Geld da. Da haben wir sogar 25.000 Euro bekommen. Das Material und der Aufbau -
 182 das kostet einfach. Das geht nicht nur auf Spendenbasis, das ist zu groß.

183
 184 **SM:** Aber bei der Parkstraße war es schon so, dass das Projekt geholfen hat zu lernen, wie die Umsetzung funktioniert. Auch um
 185 zu lernen, welche Anträge erfüllt werden müssen usw. Das war schon ein Learning sozusagen. Wurden daraufhin politische Ent-
 186 scheidungen getroffen, die es euch dieses Jahr ein bisschen leichter gemacht haben.

187
 188 **MIN:** Das Mobilitätsreferat hat entschieden, dass sie solche Experimente machen wollen und unterstützen und haben deswegen diese
 189 Rahmenrichtlinie geschrieben, die es jetzt ermöglicht, dass solche Experimente auf maximal 40 Parkplätzen für maximal vier Monate
 190 stattfinden können. Den Zeitraum haben sie auf unsere Rückmeldung hin angepasst, denn erst hieß es, es geht nur für zwei Monate.
 191 Daraufhin haben wir gesagt, zwei Monate reichen nicht und es wurde auf vier Monate erhöht. Diese Rahmenrichtlinie macht es mög-
 192 lich, dass solche Experimente möglich sind. Das ist noch keine stetige Umsetzung für irgendwas. Die macht es nur möglich, dass man
 193 Experimente macht und Parkplätze umwandelt. Das wurde vom Stadtrat entschieden und auf dieser Basis konnten zwei Experimente
 194 durchgeführt werden. Mehr ging auch nicht, weil die Referate gar nicht mehr Personal hatten. Das ist also auch eine Personalfrage,
 195 eine Ressourcenfrage, so was umzusetzen. Es gibt unser Projekt und das vom FreiRaumViertel. Das sind die einzige Experimente, die
 196 jetzt innerhalb dieser Rahmenrichtlinie umgesetzt werden. Theoretisch könnte es noch mehr geben.

197
 198 **SM:** Es geht also nur aus personellen Gründen nicht.

199
 200 **MIN:** Genau, aber ich denke, dass es nächstes Jahr auch anderen Stellen noch mal Experimente gibt. Was jetzt die Frage ist: Wie geht's
 201 weiter? Wir wollen nicht noch mal ein Experiment machen. Für uns nutzt das nichts, aber zumindest war es jetzt einmal möglich. Es
 202 sind die Parkplätze bearbeitet worden. Jetzt ist auch noch mal die Frage, ob auch noch mal der Straßenraum bearbeitet werden muss.
 203 Da haben wir gemerkt, das geht wohl noch gar nicht. Das wird noch spannend, was da passiert. Also wenn es darum geht, einen
 204 Shared Space einzurichten, so was ist rechtlich noch gar nicht möglich.

205
 206 **SM:** Das liegt an der Straßenverkehrsordnung, oder?

207
 208 **MIN:** Genau.

209
 210 **SM:** Und die wird vom Bund festgelegt, das heißt es geht dann ganz schnell nach oben, wo man ganz schnell nicht mehr handlungs-
 211 fähig ist.

212
 213 **MIN:** Genau. Es gibt aber eine Initiative vom deutschen Städtetag. Der Deutsche Städtetag ist ein Zusammenschluss aus ganz viele
 214 Städten, also Bürgermeister*innen. Die haben eine Gruppe, die sich um Nachhaltigkeit kümmert. Der Oberbürgermeister Reiter ist da
 215 mit dabei. Ein Teil dieser Bürgermeister*innen haben einen Appell an die Bundesregierung geschickt diese Straßenverkehrsordnung
 216 zu ändern. Den Appell haben ganz viele Städte unterschrieben, aber München nicht. Herr Reiter unterschreibt das nicht. Wir haben
 217 auch mal nachgefragt warum. Es kam auch ein Brief vom Bund Naturschutz und ganz vielen verschiedenen Akteur*innen, aber er
 218 antwortet darauf auch nicht. Da sieht man, dass es oft am politischen Willen fehlt es tatsächlich umzusetzen. Den braucht es am Ende
 219 und da hängen wir dran. Das Mobilitätsreferat steht dahinter, aber das ist die Frage, ob das reicht. Diese Rahmenbedingungen können
 220 wir schwer von hier ändern. Wir können nur immer wieder darauf aufmerksam machen.

221
 222 **SM:** Das heißt ihr könnt gar nicht aktiv dafür sorgen, dass das Projekt in die dauerhafte Nutzung übergeht. Sondern euer Beitrag
 223 ist, dass man Druck ausübt, den Diskurs darüber herstellt. Wenn es um die dauerhafte Nutzung geht, dann geht es vielmehr um
 224 politischen Willen und übergeordnete, rechtliche Rahmenbedingungen, die so was ermöglichen. Die Straßenverkehrsordnung könnt
 225 ihr nicht ändern und das läuft auch nicht über die Kommune, oder?

226
 227 **MIN:** Die können auch nur Druck machen. Aber wenn der Druck nicht kommt, ist die Frage wie viel da passiert. Es bleibt spannend.

228
 229 **SM:** Das ist verzwickelt. Ihr macht Druck auf die Kommune, aber die Kommune gibt den Druck nicht weiter nach oben. Gibt es Para-
 230 meter oder Eigenschaften von temporären Aktionen, die die Durchschlagskraft zur Überführung in die dauerhafte Nutzung stärken?
 231 Oder Parameter, die die Interventionen besonders wirkungsvoll machen? Habt ihr die Erfahrungen gemacht, bei denen ihr besonders
 232 viel Druck ausüben konntet oder die Akzeptanz besonders hoch gewesen ist?

233
 234 **MIN:** Was auf jeden Fall immer eine sehr positive Wirkung hat, ist die Begrünung. Also diese sichtbare Veränderung, was es mit dem
 235 Raum macht, wenn da keine Autos stehen. Das haben wir vor allem in der Parkstraße stark gemerkt. Auch hier jetzt, aber da kommt
 236 noch viel mehr dazu. Das Bedürfnis nach Grün in der Stadt, das ist sehr stark und hat eine sehr positive Wirkung. Da reagieren die
 237 Menschen darauf und dann wollen die auch, dass so eine Änderung kommt. Das ist das eine.... Das ist eine gute Frage. Also es gibt
 238 auch den Wunschbaum und wir sprechen auch mit den Leuten. Es gibt ein paar die laut und dagegen sind, aber wir bekommen

Anhang 1: Transkripte

A. Interview mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

239 wahnsinnig positive Rückmeldungen und wahnsinnig viele, die sagen: „Bitte macht mehr! Das reicht alles nicht. Wir müssen endlich
 240 die Autos loswerden“. Es gibt unheimlich viel Bedürfnis nach dieser Veränderung, aber es gibt noch relativ wenig Aktivismus dafür.
 241 Wir rufen dazu auf mitzuhelfen und mitzumachen, aber da kommt wenig. Ich glaube das aktiv werden, das fehlt oder ist vielleicht
 242 auch eine Überforderung. Vielleicht gibt es auch zu viele Sachen und Themen. Aber der Wunsch ist da. Ich glaube, dass sich ganz viele
 243 Menschen wünschen, dass die Veränderung von oben endlich kommt, damit sie auch gelebt werden kann. Ich denke, dass man durch
 244 solche Experimente das so deutlich sichtbar machen kann. Die Frage ist, was daraus wird. Nimmt es die Stadt auch an? Oder geht es
 245 wieder unter? Das finde ich im Moment noch schwer zu sagen.

246

247 **SM:** Das glaube ich. Vielleicht wissen viele auch gar nicht, wie sie sich aktiv dafür einsetzen können. Vielleicht müsste man stärker
 248 in die Kommunikation treten. Das könnte theoretisch auch die Stadt übernehmen. Die profitieren schließlich davon, wenn sich
 249 Bürger*innen freiwillig dafür engagieren. Auch wenn es um das Pflanzen gießen geht. Das sind Sachen, die gemacht werden müssen.
 250 Du hattest angesprochen, dass die Leute, die dagegen sind, besonders laut sind. Wie geht ihr damit um? Oft hat man den Eindruck,
 251 dass man aufpassen muss, dass die nicht zu laut werden. Gerade wenn sie eigentlich in der Unterzahl liegen. Manchmal hat man das
 252 Gefühl, die bekommen zu viel Gewicht. Sind die Personen sehr hartnäckig oder kann man mit denen zum Teil auch vernünftig reden?

253

254 **MIN:** So und so – es ist unterschiedlich. Es gibt Leute, die reagieren eher so: “Veränderung? Hilfe! Was soll das jetzt?”. Wenn man aber
 255 mit den Personen redet und auf einer sachlichen Ebene erklärt, warum wir das so machen und nicht anders, was die Idee dahinter
 256 ist, dann reagieren sie interessiert bzw. kommen ins Denken. Dann gibt es Personen, wo man relativ schnell merkt, da braucht man
 257 nicht groß reden. Da sagen wir: „Okay, das ist ihre Meinung, ist in Ordnung.“ Mehr geht dann auch nicht. Oft hat es mit Angst zu tun.
 258 Angst vor dem, da kommt irgendwas und ich kenne das nicht. Und die nehmen mir meinen Parkplatz weg. Man sieht nicht, dass es
 259 auch einen positiven Effekt hat. Da kommt viel Angst und Aggression. Die ist einfach da und mit der müssen wir auch leben. Davor
 260 haben die Politiker*innen oft Angst, dass solche Vorwürfe dann laut werden. Ich glaube, das ist auch das was auf uns zu kommt, wenn
 261 wir eine nachhaltige Veränderung schaffen wollen. Diese Stimmung wird es immer geben. Es gibt vielleicht ein Viertel von Leuten,
 262 für die diese Veränderung nicht gut ist. Aber es deswegen nicht zu machen, das kann irgendwie nicht sein. Deswegen glaube ich, dass
 263 wir den Menschen auch den Raum geben können, das loszuwerden und es trotzdem zu machen. Das ist der Mut, der dazugehört. Man
 264 muss sagen, ja das ist alles unangenehm und manchmal vielleicht nicht so schön, aber es muss jetzt einfach sein. Ich hatte dazu mit
 265 meinem Sohn eine nette Unterhaltung. Die Veränderung, die wir jetzt brauchen, ist wie bei einem Umzug. Wenn man in eine neue
 266 Wohnung zieht, weiß man, das wird irgendwann schön und gut. Der Weg dahin ist sehr, sehr müßig, sehr unangenehm. Der Um-
 267 bau macht keinen Spaß. Und während dem Umbau denkt man: „Oh Gott, warum mache ich das“. Ich sehe überhaupt nicht, dass das
 268 irgendwann mal gut werden wird. Aber das ist das, was wir jetzt brauchen. Wir brauchen diesen Umzug.

269

270 **SM:** Ja, das ist ein schönes Bild. Ich denke es ist auch eine gute Chance, um die Stimmen einzufangen, die dagegen sind. Gerade auch,
 271 um die Ängste zu nehmen. Viele Ängste sind nachvollziehbar, aber gar nicht in dem Sinne begründet. Man will nicht die Mobilität an
 272 sich wegnehmen. Man will sie nur verändern.

273

274 **MIN:** Ja, obwohl die Angst um seinen eigenen Parkplatz ist natürlich begründet. Aber darum geht es ja auch so ein bisschen: Ja das
 275 ist begründet, aber das wird passieren. Und wenn es nicht passiert, werden ganz andere Dinge kommen. Man kann versuche, auf die
 276 positiven Seiten zu zeigen. Manchmal muss man auch in das kalte Wasser geschubst werden und die Veränderung erleben. So kann
 277 man merken, dass es doch ganz gut ist, wenn man sich daran gewöhnt. Das hat man auch in Barcelona bei den Superblocks gesehen.
 278 Viele waren irritiert und haben sich gefragt, was das ist. Als es dann da war und gelebt wurde, war es plötzlich gut. Da haben dann
 279 nur noch sehr wenige Leute etwas dagegen gehabt. Nachdem die Veränderung vollzogen wurde. Deswegen ist es so wichtig – die
 280 Veränderung muss gemacht werden und muss an einigen Stellen dauerhaft stattfinden, damit man das auch erleben kann. Im Kopf
 281 funktioniert es nicht.

282

283 **SM:** Das ist wieder das Gute an den Experimenten. Dadurch wird diese Veränderung erlebbar. Die Menschen merken eventuell, dass
 284 es gar nicht so schlimm ist und sogar Vorteile hat und nicht nur Nachteile.

285

286 **MIN:** Eine Sache noch, die tatsächlich wichtig ist. Am besten wäre es, wenn immer jemand von uns dort steht und mit den Leuten
 287 redet. Mit den Menschen zu reden ist ein wichtiger Teil, der dazu führen kann, dass Leute das Vorhaben befürworten, sich ein-
 288 bringen und das positiv sehen. Das Reden mit den Menschen ist wahnsinnig aufwendig, das kann man nicht stemmen. Das wäre auch
 289 etwas, wenn die Stadt so etwas macht – eine*n Ansprechpartner*in, mit dem man darüber reden kann. Bei dem die Menschen ihren
 290 Frust, Vorschläge, Fragen oder Positives loswerden können. Das ist sehr wichtig. Weil du gefragt hattest, was dazu führt, dass es
 291 funktioniert. Das ist glaube ich ein wichtiger Punkt. Einen Ansprechpartner haben, für Fragen, für Beschwerden usw. Wir bekommen
 292 auch Mails usw. Ich glaube, das ist wichtig.

293

294 **SM:** Also den Kontakt suchen, die Leute mitnehmen und abholen, egal wo sie gerade stehen.

295

296 **MIN:** Genau, und dass sie auch mit einem Thema oder einer Beschwerde zu einem kommen können. Dann können sie das loswerden
 297 und haben nicht das Gefühl, es geht in das Leere. Das fehlt manchmal bei städtischen Projekten. Da macht man irgendwas und man
 298 versteht gar nicht warum, und kann keine Rückmeldung geben.

299

Anhang 1: Transkripte

A. Interview mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

300 **SM:** Noch mal zum Thema Verwaltung. Gab es Punkte, an denen ihr das Gefühl hattet, ihr wurdet gut unterstützt und es war eine gute
301 Zusammenarbeit? Oder Momente die klar gemacht haben, die Stadt steht dahinter und wollen das auch?

302

303 **MIN:** Insgesamt haben wir gemerkt, dass uns alle, also im Mobilitätsreferat, im Kreisverwaltungsreferat (das waren unsere Haupt-
304 ansprechpartner) und letztendlich sogar im Gartenbauamt, die uns die Erde geliefert haben, unterstützen wollten. Sie haben unter
305 der Berücksichtigung verwaltungstechnischen Voraussetzungen, die sie erfüllen müssen, so gut es geht, geholfen. Sie sind auf Fragen
306 eingegangen und haben gesagt, was wir brauchen. Daran hat man gemerkt, dass insgesamt der Wille da ist, das Projekt nicht zu
307 boykottieren, sondern es umzusetzen und dafür Wege zu finden. Zum Beispiel hatten wir das Thema, dass wir den Straßenraum
308 mit dieser Rahmenrichtlinie umwandeln durften und dass der Raum auch frei sein darf. Das heißt es war möglich, das Parkverbot
309 einzurichten und trotzdem was so, dass es noch Straßenraum ist. Deswegen darf der Raum eigentlich nicht wie ein Park von den
310 Anwohner*innen genutzt werden – und das ist genau das, was wir eigentlich wollen. Die Straßenverkehrsordnung sagt alles ist
311 eine Sondernutzung außer der Autoverkehr. Daher ist jede*r Nachbar*in, die dort Yoga macht o.ä. in einer Grauzone. Das sagen wir
312 nicht, aber so ist es. Daher können wir auch kein großes Schild hinhängen, das zur Nutzung aufruft. Denn so ist es nicht, das ist eine
313 abstruse rechtliche Situation. Das Kreisverwaltungsreferat hat auch erst mal gesagt, dass das nicht geht, aber wir machen das trotz-
314 dem so, wir dürfen das nur nicht ankündigen. Uns wurde auch gesagt, dass das mit keiner Ordnungswidrigkeit gehandhabt wird.
315 Also die Leute dürfen das machen, aber wir dürfen es nicht ankündigen. Der Wille zur Unterstützung war da und trotzdem hat
316 man immer wieder gemerkt, dass die Verwaltung so stark in ihren Vorgaben drinstecken und immer ein Haftungsproblem haben.
317 Die haften selbst dafür, wenn etwas schief geht, sodass Innovation eigentlich überhaupt nicht möglich ist, ohne rechtliche Grenzen
318 zu überschreiten. Die Verwaltung hat möglicherweise auch nicht genügend Rückhalt, um zu sagen: „Ja, wir machen das jetzt“, oder
319 so. Das geht nicht. Die haften zu stark im rechtlichen Rahmen oder die Mitarbeiter*innen bekommen gesagt, sie dürfen das nicht
320 machen. Das steht der gesunde Menschenverstand den formalen Richtlinien gegenüber.

321

322 **SM:** Das heißt, im Prinzip steckt man selbst in seinen eigenen gemachten Regeln fest.

323

324 **MIN:** Was man vielleicht noch sagen kann, ist, dass die Verwaltung immer für uns erreichbar war.

325

326 **SM:** Die Kommunikation war also gut, da wurden keine Steine in den Weg gelegt. Insgesamt hatte ich den Eindruck, dass das
327 Engagement der Initiative dazu beiträgt, der Verwaltung aufzuzeigen, wo die Grenzen sind und dass sie sich vielleicht selbst im
328 Weg stehen. Die Initiativen regen an, Rahmenbedingungen anzupacken. Dennoch habe ich das Gefühl, dass die Verwaltung in ihren
329 eigenen Regeln feststeckt und sich selbst blockieren. Man müsste aber wieder eine Ebene nach oben, um das wieder zu ändern. Sehr
330 hierarchisch und man steckt in dieser einen Ebene fest.

331

332 **MIN:** Wir haben uns auch gefragt, ob das etwas „Münchnerisches“ ist. In Berlin geht dann oft mehr. Die haben zum Teil aber auch die
333 gleichen Probleme, wie in vielen anderen Städten auch. Die viele Bürokratie ist vermutlich eher etwas Deutsches.

334

335 **SM:** Ja, das finde ich auch spannend. Deswegen werde ich mir in der Masterthesis auch internationale Projekte ansehen und unter-
336 suchen, wie es wo anders abläuft. Ich versuche herauszufinden, ob die andere Rahmenbedingungen haben, die das leichter machen.
337 Die Chance ist da, dass temporäre Aktionen Transformationen beschleunigen. Ich weiß nicht, wie ihr das als Initiative seht, aber ich
338 würde schon sagen, dass temporäre Interventionen zu einer Beschleunigung beitragen können.

339

340 **MIN:** Wie gesagt, ich glaube, dass es wichtig ist, um sichtbar zu machen und um die ersten Schritte überhaupt zu finden. Was muss
341 gemacht werden? Das kann nicht nur rein planerisch umgesetzt werden. Man muss zwischendurch mal sehen, wie es aussieht.

342

343 **SM:** Das Ziel ist nach wie vor eine komplette Neuplanung, die eine neue Raumaufteilung beinhaltet. Räume werden auch in Abhängig-
344 keit von Tageszeiten, Jahreszeiten oder Witterungsverhältnissen benutzt. Manchmal gibt es auch plötzlich eintretende Krisen, die
345 noch mal eine Veränderung erfordern. Eine denkbare Lösung wäre auch, dass man prinzipiell mehr in die Richtung von flexiblen
346 Räumen geht. Diese ermöglichen dann, dass man wie z.B. bei der Coronakrise spontan die Pop-Up-Radwege eingesetzt hat. Die Idee
347 ist, so spontanes Reagieren prinzipiell mehr zu ermöglichen, damit man auf Unvorhersehbares besser reagieren kann.

348

349 **MIN:** Ja, das auf jeden Fall. Das ist wichtig, dass die temporären Maßnahmen die Verkehrswende beschleunigen. Also dass man nicht
350 jahrelange alles plant und dann umsetzt. Man könnte auch temporär Straßensperren einsetzen und in einem ersten Schritt diese
351 Veränderung machen. Das wäre wünschenswert. Wir haben nur ein gewisses CO2-Budget, wenn wir das Überschreiten, dann ist es
352 vorbei. Das heißt, wir können jetzt nicht jahrelang Planen, eine tolle nachhaltige Mobilität mit langen U-Bahnstrecken beauftragen,
353 sondern es muss jetzt ganz schnell eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und der Autos passieren. Eine aus-
354 reichende Begründung muss nebenher auch noch geschaffen werden, das merkt man gerade jetzt bei der Hitze wieder. Aktionen wie
355 die Wanderbäume, die vielleicht irgendwann auch fest wohin kommen, sind kleine wichtige Veränderungen. Und selbst das ist auch
356 noch nicht so richtig möglich. Man muss immer gleich einen ganzen Umbau vollziehen. Im Moment kann man Straßenveränderungen
357 nur machen, indem man die Straße umbaut. In Barcelona wird die Straßen einfach angemalt, das geht hier rechtlich wieder gar nicht.

358

359 **SM:** Man hat gerade die Option, für vier Monate eine temporäre Intervention zu machen oder man macht gleich die komplette Neu-
360 planung, ein Umbau für Milliarden von Euro. Wir bräuchten eigentlich eine Übergangslösung. Bis die komplette Neuplanung- und

Anhang 1: Transkripte

A. Interview mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

- 361 Umsetzung auf dem herkömmlichen Weg passiert, vergeht Zeit, die wir gar nicht haben. Daher ist die Frage, ob die Idee des
 362 temporären nicht noch weitergedacht werden kann, um die Zeit zu überbrücken und um ins Handeln zu kommen. Der Aufbau des
 363 Sommerexperiments Schießstättstraße ging relativ schnell im Vergleich zu herkömmlichen Projekten. Die Straßen anmalen, Park-
 364 verbot einrichten usw. kann man relativ schnell umsetzen. Trotzdem hat es eine ähnliche Wirkung wie eine komplette Neuplanung.
 365 Natürlich nicht komplett.
 366
- 367 **MIN:** Das wäre wünschenswert, dass man mit dem, was man hat, so gut wie möglich das umsetzt. Aber für ein ganzen Stadtviertel
 368 können wir das nicht leisten. Das muss schon von oben kommen. Aber das ist ein guter Punkt. Es ist tatsächlich diese Dauerhafte, der
 369 komplette Umbau ist noch mal was anderes, als wenn man z.B. etwas für zwei Jahre etwas umsetzt. Für vier Monate ist das schon ein
 370 enormer Aufwand. Eigentlich müsste man für zwei Jahr eine wirkliche Veränderung im Viertel schaffen. Dann kann man auch sehen
 371 was noch verändert werden muss und macht dann den tatsächlichen Umbau. Oder man geht erst mal in das nächste Viertel. Wenn
 372 wir fünf Jahre brauchen um etwas zu Verändern und dann ist Nächste ziehen, dann kommen wir gar nicht vom Fleck.
 373
- 374 **SM:** Das ist spannend und ein wichtiger Punkt. Aber auch da scheitert es am rechtlichen Rahmen. Wir haben entweder die Wahl
 375 zwischen vier Monate oder direkt komplett neu. Die Straßenverkehrsordnung ist also ein großer Knackpunkt.
 376
- 377 **MIN:** Die ist auf jeden Fall ein großer Knackpunkt. Sylvia hatte eine Art Ordnung vorgeschlagen, die den öffentlichen Raum beschreibt
 378 und die Straße als Sondernutzung definiert. Also genau andersherum, wie es aktuell ist. So dass man den Raum erst mal für alles
 379 nutzen darf. Und dann kann man sagen, okay, hier gibt es eine Sondernutzung, hier wird eine Straße genehmigt und gebaut. Da gibt
 380 es eine Straße, da dürfen die Autos auch schnell fahren, aber sonst halt nicht, sonst dürfen die nur Schritttempo fahren oder so ähn-
 381 lich. Das ist dann der Raum für alle. So war es letztendlich auch vor 100 Jahren so, weil es nicht viele Autos gab. Aber so ist es nicht
 382 mehr.
 383
- 384 **SM:** So verrückt es klingt, es ist so logisch, dass es so sein müsste, und umso komischer ist es, dass es nicht so ist.
 385
- 386 **MIN:** Aber man hat sich sehr daran gewöhnt.
 387
- 388 **SM:** Absolut, man stellt das gar nicht mehr in Frage. Es ist halt so.
 389
- 390 **MIN:** Ich bin gestern über die Wittelsbacher-Brücke gelaufen und das ist immer ein Wahnsinn. In der Mitte sind die zwei Autospuren,
 391 dann die Busspuren und dann der einzige Fahrradweg mit den Fußgängern und Laternenpfählen – da ist kein Durchkommen mehr.
 392 Die quetschen sich alle an den Rand und die riesige Straße ist frei. Da denke ich mir schon, wie absurd das ist.
 393
- 394 **SM:** Es gäbe ja Möglichkeiten, die das relativ schnell verändern könnten, Maßnahmen, die schnell umsetzbar wären.
 395
- 396 **MIN:** Ja man könnte da z.B. auch einen Shared Space machen – alle können gleichberechtigt darüber laufen und die Autos müssen im
 397 Schritttempo durchfahren. Vielleicht gibt es noch eine Busspur in der Mitte, wo der Bus fahren kann und schnell durchkommt. Es ist
 398 verrückt. Und sogar zu Coronazeiten, wo das mit dem Abstand so wichtig war, ist nichts passiert. Ich war echt schockiert
 399 **SM:** Mich hat es tatsächlich auch verwundert, dass die Abstandsregelungen die Einrichtung von den Pop-Up-Radwegen ermöglicht
 400 haben. Das war wegen den Hygieneschutzmaßnahmen.
 401
- 402 **MIN:** Ja, das wurde so als Grund verwendet, aber das war nicht so ganz einfach. Da wurde auch dagegen geklagt. Das ist immer das
 403 Problem – rechtlich ist es immer schwierig umzusetzen.
 404 **SM:** Wie ist denn die Nutzung aktuell in der Schießstättstraße? Hat sich was getan?
 405
- 406 **MIN:** Ja, in letzter Zeit war mittags und abends was los. Es sind mehr Leute da. Es gab jetzt auch ein paar Tage, die nicht ganz so
 407 brüllend heiß waren. Das hat auch geholfen. An den Tage, die so wahnsinnig heiß waren, konnten man sich auf dem Asphalt, der sich
 408 so aufheizt, nicht aufhalten. Das ging nicht. Wir haben zum Beispiel letzten Freitag dort ein Frühstück gemacht. Man sieht jetzt auch
 409 die Leute, die sitzen dort mehr und mehr.
 410
- 411 **SM:** Ich habe auch auf eurer Webseite gesehen, dass der Veranstaltungskalender noch mal leichter lesbarer ist.
 412
- 413 **MIN:** Genau, das war so bisschen die Herausforderung – wie machen wir das? Wir wussten auch nicht, wie das geht.
 414
- 415 **SM:** Aber es sieht jetzt gut aus. Ich habe den Eindruck, auch von weiter weg, dass es schon besser anläuft und viel mehr angenommen
 416 wird.
 417
- 418 **MIN:** Das sind auch so Schritt für Schritt Sachen, die man dann merkt. Diese ganzen Kleinigkeiten.
 419
- 420 **SM:** Klar, man muss erst mal dafür sorgen, dass es überhaupt steht. Jetzt bin ich auch mit allen Fragen durch. Danke für deine Zeit. Es
 421 war sehr spannend. Vielleicht ergibt es sich noch mal, dass wir uns in München sehen. Vielleicht merke ich auch, dass ich noch ein

Anhang 1: Transkripte

A. Interview mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

422 paar Fragen habe, dann würde ich mich noch mal melden.

423

424 **MIN:** Sprichst du auch noch mal mit der Sandra (Name geändert)?

425

426 **SM:** Von der habe ich noch nichts gehört.

427

428 **MIN:** Die ist glaube ich auch gerade sehr beschäftigt. Du kannst mal überlegen, ob es Fragen gibt, die man mir ihr besprechen sollte.

429 Bisher konnte ich alles beantworten, aber es gibt vielleicht auch ein paar Sachen, die Sandra (Name geändert) besser beantworten

430 kann.

431

432 **SM:** Genau. Je mehr ich mich auch damit beschäftige, desto mehr kommen auch die detaillierten Fragen. Das Gute ist, dass ich erst im

433 Oktober anmelde, das heißt es ist nicht so schlimm, wenn es gerade zeitlich nicht passt. Aber wie gesagt, ich beschäftige mich immer

434 mehr damit und dann kommen auch immer mehr Fragen auf.

435

436 **MIN:** Da meldest du dich einfach, das ist ja kein Problem.

437

438 **SM:** Vielen Dank, das hilft total!

439

440 **MIN:** Ich bin auch gespannt, was du herausfindest. Das ist das Thema, mit dem man sich eigentlich auseinandersetzen muss. Ich

441 glaube, es ist sehr komplex. Mal sehen, was du herausfinden kannst. Ich glaube es ist interessant, den internationalen Blick mal

442 genauer anzuschauen. Paris ist bestimmt interessant, aber auch Holland. Da gibt es auch eine kleinere Stadt, die ganz viel umgebaut

443 hat.

444

445 **SM:** Groningen?

446

447 **MIN:** Groningen vielleicht? Könnte sein. Die haben jedenfalls alles mit Gesundheit der Bürger*innen begründet. Da kann ich noch mal

448 nachsehen. Das ist glaube ich sehr interessant. Da ist es eher von oben umgesetzt worden. Bei den Städten ist es überall von oben und

449 nicht von unten. Und Wien ist vielleicht noch interessant. Und da von oben bei uns nichts passiert, machen wir es von unten.

450

451 **SM:** Ist ja auch eine Aussage. Kann man gleich mal einen Appell machen.

452

453 **MIN:** Ja, ist bestimmt spannend, das mal anzuschauen, um die Frage zu beantworten, was es denn leichter machen würde, um in die

454 Geschwindigkeit zu kommen.

455

456 **SM:** Genau, wir haben keine Zeit mehr.

457

458 **MIN:** Und einfach nur zu sagen, die Verwaltung muss jetzt mal schneller sein und das einfach machen, das ist halt schwierig. Da ist es

459 gut, Beispiele zu nennen – da ging es schnell, weil... Auf jeden Fall ein spannendes Thema.

460

461 **SM:** Ja ich bin auch gespannt.

462

463 **MIN:** Ich freu mich dann auch auf das Ergebnis. Das fällt dann auch in die Zeit, wo bei uns auch die nächsten Schritte passieren.

464

465 **SM:** Ja genau, ich sollte ja Anfang März ungefähr fertig sein.

466

467 **MIN:** Dann Viel Erfolg weiter und melde dich, wenn du noch mal was brauchst.

468

469 **SM:** Das mache ich, danke dir, bis dann!

B. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

Das Interview hat am 25.08.2022 online via Zoom stattgefunden.

SM ist die Abkürzung für die interviewende Person (Sophia Mühlberger, Verfasserin der Thesis).

MOR steht für die interviewte Person, die dem Mobilitätsreferat in München zugehörig ist.

Die Transkription orientiert sich an den Regeln der einfachen Transkription nach Dresing und Pehl (Dresing & Pehl, 2018, S. 20-25)

1 **SM:** Welche Rolle nehmen Sie im Mobilitätsreferat ein? Auch im Bezug zum Sommerexperiment Schießstättstraße.

2

3 **MOR:** Ich bin im Verkehrsmanagement Grundsatzfragen Straßenverkehr tätig. Das ist eine sehr vielseitige Stelle. Zum einem be-
4 urteilen wir Bauvorhaben und Bebauungspläne nach Verkehrssicherheitsaspekten und sind auch – wie es der Name schon sagt - für
5 Grundsatzfragen der Straßenverkehrsordnung zuständig. Besonders wenn es darum geht für Neubaugebiete oder auch für Bestands-
6 gebiete verkehrsrechtliche Lösungen zu finden. Zum Beispiel für gewisse Problemstellungen bezüglich Parken oder das Fördern von
7 Rad- und Fußverkehr. Da ist es dann auch so, dass viele neuartige Dinge bei uns landen wie z.B. das Sommerexperiment Schießstätt-
8 straße oder die Sommerstraßen, die es in München gibt. Aber auch weitere Straßen, die in verkehrsberuhigte Bereiche oder Spiel-
9 straßen umgewandelt werden. Von denen gibt es diese Jahr 10 Stück. Das ist auch in unserem Bereich angesiedelt, wie das Sommer-
10 experiment Schießstättstraße oder in der Landwehrstraße, in der es ein bürgerliches Projekt gab. Letztes Jahr war die Internationale
11 Automobilausstellung in München. Parallel dazu hat man den Mobilitätskongress veranstaltet. Da hat man schon Projekte aus-
12 gewählt, die zu der Zeit umgesetzt wurden. Da ist es immer so, dass das Umsetzen, das auf die Straße bringen, bei uns landet, weil
13 wir die Anordnenden sind. Zum einem haben wir unsere Strategieabteilung, die für die Leitlinien und das große Ganze zuständig
14 sind. Wenn es darum geht Projekte auf die Straße zu bringen, dann sind wir vom Verkehrsmanagement, das auch Teil der Straßenver-
15 kehrsbehörde ist, zuständig. Wir können die Anordnungen treffen. Daher landen die Projekte bei uns, damit wir die verkehrsrecht-
16 lichen Anordnungen veranlassen können. Wir begleiten dann auch den Prozess, wie das Projekt auf die Straße kommt.

17 **SM:** Okay, dann habe ich schon einmal einen Überblick. Das ist gut. Welche Erfahrungen haben Sie denn bereits mit solchen
18 temporären Maßnahmen gemacht? Außer der Schießstättstraße, sondern auch allgemein.

19

20 **MOR:** Sehr unterschiedliche Erfahrungen. Zum einem gibt es manche, die kommen sehr gut an. Die sind der absolute Glückstreffer
21 oder Erfolgsmodelle. So z.B. zwei oder drei Sommerstraßen, die dann auch in absehbarer Zeit verstetigt werden. Das kam in der Be-
22 völkerung so gut an, dass die allgemeine Meinung in der Öffentlichkeit darin bestand, die Intervention für immer zu behalten: „Das
23 ist gut, das wollen wir immer so und wollen wir gar nicht mehr zurück gebaut haben“. So auch in der Westenriederstraße und der
24 Holzplatz, wo schon die dauerhafte bauliche Umgestaltung geplant wird. Dann gab es auch Sommerstraßen, die eher Rohrkrepierer
25 waren. Hier wurde auch die Öffentlichkeit nicht ausreichend mitgenommen. Die werden wieder abgebaut. Da kamen auch Worte
26 wie „Zwangsbeglückung“ oder irgendwie so was. Da war auch die Bespielung nicht da und der neugewonnene Raum wurde nicht ge-
27 nutzt. Viel war nicht bekannt, weil es nicht so angenommen wurde. Bei manchen Straßen passt es einfach. Die haben bereits einen
28 platzartigen Charakter. Wenn dann die Autos weg sind und man sich dort aufhalten kann, merkt man erst, wie schön das ist. Bei
29 manchen Straßen traut man sich auch gar nicht so, die Straße und Fahrbahn zu benutzen, weil man sich dort nicht gerne aufhält. Das
30 sind Sachen, die verschwinden wieder. Es ist auch immer wieder Thema, dass Parkplätze wegfallen. Das sind die Hauptbeschwerden.
31 Da kommt auch das Argument: „Na ja, da sind 100 Meter weiter Grünanlagen oder ein Park. Warum muss man bei uns Pflanzen und
32 Gefäße zum Aufhalten hinstellen? Wir können doch in den Park gehen und hier auf der Straße, wie wir es gewohnt sind, parken.“ Das
33 sind auch die negativen Meinungen, die kommen. Dann gibt es Straßen, in denen es ein geteiltes Echo gibt. Das heißt es dann „schön
34 Grün“ und „endlich kann man sich hier in Ruhe aufhalten“ und andere sagen: “Na ja, für die paar Pflanzgefäße können wir jetzt zehn
35 Mal um den Block fahren, um einen Parkplatz zu finden“.

36

37 **SM:** Also sehr vom Ort abhängig, wie die Bilanz am Ende des Tages dann aussieht.

38

39 **MOR:** Ja genau. Und sicherlich auch allgemein von der Einstellung der Leute, die dort wohnen. Gibt auch manche, die finden es
40 schön, wenn es begrünt wird oder Aufenthaltsqualität geschaffen wird, aber Parkplatzentfall trifft uns hart. Das sind auch immer
41 Meinungen, die kommen. Das ist sicherlich auch immer die persönliche Einstellung.

42

43 **SM:** Jetzt ist es aber so: Es gibt die Mobilitätsstrategie 2035, die darauf abzielt, dass bis zum Jahr 2025 – wenn ich mich nicht täusche
44 – 80% des Verkehrs abgasfrei bewältigt wird. Dann gibt es noch das Ziel der Klimaneutralität in München. Vor diesem Hintergrund ist
45 es sehr wichtig, die Mobilitätswende voranzubringen. Was würden Sie sagen, welche Chancen und Risiken gibt es beim Einsatz der
46 temporären Maßnahmen, um diese Wende voranzubringen? So wie es jetzt in der Schießstättstraße passiert.

47

48 **MOR:** Da können wir die Schießstättstraße als gutes Beispiel nehmen. Es war auch Klimaschutzthema, das dort ganz groß-
49 geschrieben wurde. Die Initiative sagt, die Straße liegt im Westend in der Schwanthalerhöhe. Das ist ein sehr stark versiegelter Stadt-
50 teil. Wenn nicht sogar der am stärksten versiegelte. Daher möchten sie die Straße auch mehr begrünen. Mehr Grün schaffen, um
51 damit darauf aufmerksam zu machen, dass der Stadtteil sehr stark unter dem Klimawandel leiden wird, weil er so stark versiegelt
52 ist und sich dementsprechend aufheizt. Die Begrünung kann das Ganze etwas abmildern. Der zweite Aspekt ist, dass man durch Ver-
53 zicht auf das eigene Fahrzeug seinen Teil so dazu beitragen kann, dass das Klima geschont wird. Deswegen hat die Initiative nicht
54 nur Pflanztröge aufgestellt oder Gefäße mit Pflanzen, sondern auch eine Mobilitätsstation, an der man sich Lastenräder, E-Bikes und
55 so weiter ausleihen konnte und auch Sharing-Cars. Sodass man das Angebot schafft und aufzeigt, wie es sein könnte und dass man

Anhang 1: Transkripte

B. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

- 56 diese Fläche auch anders nutzen kann, um den ein oder anderen vielleicht doch vom Verzicht auf das eigene Auto zu überzeugen.
 57 Das ist auch ein Unterschied: Auf das Auto oder auf das eigene Auto verzichten. Man kann es nicht von der Hand weisen: Selbst wenn
 58 man zentral wohnt braucht man für größere Einkäufe oder mit Familien mal ein Auto, weil man den neuen Schrank nicht mit der U-
 59 Bahn transportieren kann. Aber es muss nicht immer das eigene Auto sein, das meisten 23h am Tag herumsteht. Und so wollte man
 60 das aufzeigen. Die Chance ist, dass bei manchen Menschen ein Umdenken stattfindet, wenn man das sieht, erlebt, ausprobiert und
 61 vielleicht feststellt: „Hm, eigentlich gar nicht so schlecht. Ich würde mir ein Haufen Geld sparen, wenn ich mein Auto wegtue.“ Das ist
 62 die Chance, dass manche Leute, die sich darüber nicht so viele Gedanken machen, darauf kommen und erkennen, dass es auch anders
 63 möglich ist. Oder mit der Begründung und Aufenthaltsqualität: Es eigentlich viel schöner, wenn da keine Autos parken, sondern wenn
 64 es begrünt ist und man sich da aufhalten kann. Das sind auf jeden Fall die Chancen.
 65
 66 **SM:** Also auf jeden Fall auch, dass man einen Impuls gibt und den Diskurs darüber anregt. Jetzt ist es aber so, dass da schon ein biss-
 67 chen Druck dahinter ist, dass sich die Stadt in die Richtung entwickelt. Es besteht aber das Risiko, dass man negatives Feedback be-
 68 kommt, weil Leute z.B. Angst davor haben, dass sie ihren Parkplatz verlieren, was ja auch stellenweise so sein wird. Oft werden diese
 69 Gegenstimmen sehr, sehr laut. Das blockiert möglicherweise den Prozess. Mit den ganzen Zielen und die Klimakrise ist es absolut
 70 notwendig die Mobilitätswende voranzutreiben. Wie wird das so gesehen? Also hat man Sorge davor, wenn solche Aktionen auf die
 71 Straße gebracht werden? Hat man Angst, man bündelt die negativen Stimmen? Oder versucht man in einen offenen Dialog zu gehen
 72 und sagt, na ja, wir haben zwar die negativen Stimmen, aber wir brauchen den Wandel trotzdem? Wir haben trotzdem vor, etwas zu
 73 ändern. Wie ist der Umgang damit?
 74
 75 **MOR:** Klar, die negativen Stimmen gibt es. Es gab auch negative Presse. Auch bei der Schießstättstraße, weil diese in den ersten
 76 Tagen noch nicht intensiv genutzt wurde. Dann ist die Gefahr da, dass sich so etwas verselbstständigt, also negativ verselbstständigt.
 77 Man hinterfragt in der öffentlichen Meinung vieles. Politisches ist es auch so, dass ein Teil der regierenden Parteien in München die
 78 Projekte konsequent durchziehen wollen und anderen Parteien gibt es Stimmen die sagen: „Hm, na ja doch mehr Parkplätze, man
 79 muss ja an die Leute denken“. Kann sein, dass sich dadurch auch die politische Stimmung dreht. Je nachdem wie die Beschwerden
 80 kommen. So gesehen ist es ein Rückschritt. Weitere Befürchtungen sind, dass jemand den Klageweg beschreitet. Die Anordnungen
 81 sind intern sorgfältig geprüft und wir haben es auch begründet. Ich wäre gar nicht so pessimistisch, dass wir vor Gericht verlieren
 82 würden. Ein Restrisiko besteht, weil es keine alltäglichen Anordnung sind. Normalerweise darf man nur bei Gefahrensituationen
 83 etwas anordnen. Das haben wir hier nicht. Es ist auch keine Veranstaltung oder keine andere temporäre Anordnung. Wir haben es
 84 als städtebauliche Entwicklung begründet und damit im Stadtratsbeschluss, den wir für das Konzept brauchen, entschieden. Da ist
 85 schon die Gefahr da, dass das Gericht etwas beanstandet oder dass etwas vor dem Gericht nicht standhält. Dann tun wir uns natürlich
 86 schwer, so etwas durchzusetzen.
 87
 88 **SM:** Das heißt für das Referat bzw. für die Kommune fehlt eine rechtliche Grundlage, um so eine Intervention einfacher durchzu-
 89 führen. Wenn das Risiko nicht da wäre, und man sagt, okay es gibt die Grundlage dafür, wäre es einfacher?
 90
 91 **MOR:** Eine rechtliche Grundlage gibt es schon. Das ist die städtebauliche Entwicklung. Dafür braucht man aber immer ein Stadtrats-
 92 beschluss, indem ein genaues Konzept enthalten sein muss. Auf dem Weg geht es schon, sonst hätten wir es auch nicht machen
 93 können. Es war schon unser Ziel, dass es einigermaßen rechtssicher ist. Nicht, dass man es wie Berlin bei den Pop-Up-Radwegen
 94 begründet. Dort hat man sich auf den Gesundheitsschutz gestützt, was völlig verkehrt ist und dann auch nicht verwunderlich, wenn
 95 man vor Gericht verliert. Uns war schon wichtig, dass man in die richtige Richtung geht. Es kommt dann auf Detailfragen an. Wie gut
 96 ist es begründet? Wie ausführlich ist das Konzept? Es kann sein, dass das Gericht das Konzept insgesamt als angemessen bewertet,
 97 aber trotzdem Kleinigkeiten beanstandet werden. Es ist auch immer eine Frage, wie es in der Berichterstattung rüberkommt. Es wird
 98 oft so dargestellt als wäre die Prüfung vor Gericht durchgefallen. Das stimmt zwar nicht, aber die öffentlichen Meinung prägt. Das ist
 99 die Gefahr.
 100
 101 **SM:** Wäre es hilfreich für solche temporäre Interventionen, eine bessere rechtliche Grundlage zu schaffen? Oder das allgemein in der
 102 StVO verankert wird, damit so etwas prinzipiell möglich ist?
 103
 104 **MOR:** Ja klar, wenn die StVO das explizit erlauben würde, dann wäre es für uns auch einfacher, weil der Aufwand nicht so groß wäre.
 105 Dann bräuchten wir nicht immer ein Stadtratsbeschluss. Auf den sind wir immer angewiesen. Ich glaube es ist nicht zielführend -
 106 meiner Meinung nach - darauf hinzuwirken, dass die StVO geändert wird. Das müsste man auch über den Bund veranlassen. Es sieht
 107 politisch nicht so danach aus, dass man durchkommen würde. Da gibt es in der StVO andere Dinge, die dringender wären. Deswegen
 108 denke ich, dass es wenig Sinn macht sich darauf zu versteifen. Wir haben eine Rechtsgrundlage, die man anwenden kann. Zwar über
 109 Umwege, aber es funktioniert.
 110
 111 **SM:** Wie groß schätzen Sie denn die Wirkung von solchen temporären Maßnahmen ein, wenn es darum geht übergeordnete Trans-
 112 formationen zu beschleunigen? Also zum Beispiel die Mobilitätswende. Sehen Sie das als Stadt eher als hilfreich und würde das gerne
 113 selbst mehr fördern oder ist es so, dass man eher vorsichtig ist, wegen rechtlichen Sachen oder der öffentlichen Meinung und den
 114 politischen Diskurs darum?
 115
 116 **MOR:** Es ist Ziel, so etwas verstärkt zu fördern. Oft ist es wichtig, dass die Leute so etwas erleben und so etwas sehen, denn sonst ist

Anhang 1: Transkripte

B. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

117 bei vielen Umgestaltungen und Transformationen die Gefahr, dass man jahrelang diskutiert. Oft ist es wichtig, so etwas erlebbar zu
 118 machen, weil man auch Allgemein weiterkommt. Siehe auch 9€-Ticket. Das hat man sehr rasch eingeführt. Es wird noch evaluiert
 119 und es gibt unterschiedliche Ansichten, aber es hat auf jeden Fall gezeigt, dass die Leute reagieren. Es verkauft niemand deswegen
 120 sein Auto, aber man nutzt es schon und die ein oder anderen haben gedacht: „Na ja, so schlimm ist Bahnfahren vielleicht doch nicht.
 121 Man kann doch die ein oder andere Strecke so zurücklegen“. So ist es hier auch. Lieber macht man das mal. Allen Risiken zum Trotz.
 122 Einfach, dass die Leute das mal sehen. Wenn man ewig diskutiert, kommt man auch nicht weiter. Manchmal muss man eben einfach
 123 machen.

124

125 **SM:** Gibt es Rahmenbedingungen oder allgemein Schwierigkeiten, die ausbremsen, dass man mehr solche Interventionen macht?
 126 Man könnte sich sonst fragen, warum es davon noch nicht mehr gibt. Platz und Möglichkeiten gibt es genügen. Was sind die
 127 Schwierigkeiten, temporäre Straßenexperimente zu intensivieren?

128

129 **MOR:** Zum einem auch bei uns die Kapazitäten. Das ist bei uns eigentlich auch eine On-Top-Maßnahme, die sehr viel Zeit erfordert:
 130 Man muss den Stadtratsbeschluss vorbereiten und mit den Initiativen das Konzept erarbeiten. Es gibt viel Abstimmungsbedarf. Das
 131 ist eigentlich nicht unsere Kernaufgabe. Da fehlt uns auch das Personal, um so etwas dauerhaft zu betreuen, v.a. in der Menge. Des-
 132 wegen haben wir gesagt, dass dieses Jahr nur zwei Projekte möglich sind. Das ist das eine. Das andere ist, dass es keine Auswahl-
 133 kriterien gibt, was man nimmt. Das waren jetzt zwei Projekte, die mit ihrer Idee auf uns zugekommen sind. Die hat man genommen.
 134 Das muss man auch noch regeln. Wer darf was? In welchem Sinne muss das sein? Sonst könnten auch welche kommen, die etwas um-
 135 setzen wollen, was aber gar nicht den politischen Zielen entspricht. Man muss die Rahmenbedingungen festlegen. Da fehlen uns die
 136 Kapazitäten. Was noch dazu kommt und was sich auch als schwierig erwiesen hat, ist die Beschilderung, Markierung und Sperrung.
 137 Das macht bei den Sommerstraßen das Baureferat. Wobei das bei denen bei der Priorität auch sehr weit unten angesiedelt ist. Die
 138 haben auch ihre Erfahrung gemacht. Der G7-Gipfel war zur gleichen Zeit und das war Priorität eins. Da sind die Sommerstraßen
 139 hinten runtergefallen. Wenn der G7-Gipfel nicht funktioniert... das sind sicherheitsrelevante Aspekte. Wenn die Sommerstraßen
 140 dafür eine Woche später anfangen, ist das nicht so tragisch. Dann ist das hinten runtergefallen und die Betreuung der bürgerlichen
 141 Initiativen erst recht. Das haben wir von Anfang an gesagt. Da wird das Baureferat verschont. Die müssen sich dann selbst darum
 142 kümmern. Es ist sehr komplex, die Beschilderung richtig anzubringen. Man denkt, man kann einfach ein paar Schilder aufstellen,
 143 aber da gehört schon mehr dazu. Die Schilder müssen standsicher sein. Halteverbote müssen richtig angebracht werden. Die eine
 144 Initiative z.B. hat die Schilder ohne die Pfeile aufgestellt. Dadurch konnte die Polizei nicht abschleppen. Es fehlt verständlicherweise
 145 das Fach- und Detailwissen. Daher wäre sinnvoll, wenn wir oder eben entsprechende Experten vom Baureferat die Beschilderung
 146 übernehmen. Die haben aber auch nicht die Kapazitäten, deswegen kann man das denen auch nicht aufdrängen. Das ist in der Um-
 147 setzung eben auch die Schwierigkeit. Macht für uns dann auch viel Arbeit, weil wir müssen das alles mehrfach kontrollieren, ob das
 148 passt. Und im Baureferat, das sind Experten, da geht man dann davon aus, dass das alles stimmt.

149

150 **SM:** Also, wenn ich das richtig verstehe, wenn man solche temporären Interventionen verstärkt umsetzen wollen würde und das
 151 auch mehr priorisieren würde, bräuchte man mehr Personal, um das ernsthaft und konsequent durchzusetzen. Das hat momentan
 152 deswegen nicht die oberste Priorität, weil die personellen Ressourcen nicht da sind.

153

154 **MOR:** Genau und ganz ehrlicherweise gesagt, im Vergleich zu vielen anderen Dingen, sind es halt immer noch Nice-to-have Maß-
 155 nahmen. Wenn man sagt, im Großen und Ganzen, man will die Verkehrswende umsetzen, sind dann Maßnahmen, die tatsächlich
 156 dauerhaft umgesetzt werden, wie breitere Radwege oder neue Fußgängerzone, was ja dann wirklich was bringt und dauerhaft ist,
 157 das ist natürlich wichtiger, als eine Straße für zwei Monate umzugestalten. Da sagt man im Zweifel auch, ja okay, dann konzentrieren
 158 wir uns auf das Kerngeschäft.

159

160 **SM:** Bringen diese temporären Maßnahmen vielleicht auch gar nicht so viel, um die dauerhafte Umnutzung umzusetzen? Sondern
 161 mehr, um den Diskurs und die Akzeptanz abzufühlen, sag ich mal. Aber gar nicht, um es in die dauerhafte Nutzung zu überführen.
 162 Also wie wird das so gesehen? Bringt es was oder ist es eine Verschönerungsmaßnahme?

163

164 **MOR:** Bei der Schießstättstraße ist z.B. vorhergesehen, zwei Dinge zu verstetigen. Zum einem soll die Mobilitätsstation dort dauer-
 165 haft platziert werden. Beim Schwanthaler Forum soll beim Haupteingang auf der Seite, wo man die Parkplätze herausnimmt, Auf-
 166 stellfläche für Fußgänger geschaffen werden, sodass man sich leichter tut, die Straße zu queren. Das hat man in dem Rahmen ein-
 167 gerichtet. Das Baureferat plant schon, sodass diese Maßnahmen voraussichtlich nächstes Jahr umgesetzt werden. Also im Kleinen
 168 ist es oft so, dass man manche Dinge verstetigt oder dass man bei solchen temporären Maßnahmen ausprobiert, was man ohnehin
 169 vorhätte. Ist aber auch wieder abhängig von der Örtlichkeit. Bei manchen Örtlichkeiten stellt sich im Nachhinein heraus, dass es doch
 170 nicht so glücklich war. Dann lässt man lieber die Finger davon. Und ein Grund, warum sich manche Dinge nicht gleich verstetigen,
 171 ist, dass beim Temporären das natürlich relativ kurzfristig umgesetzt wird. Das ist nur temporär und man hat daher auch nicht den
 172 großen Abstimmungsbedarf, wie wenn es dauerhaft wäre. Da ist der Vorlauf und der Abstimmungsbedarf einfach größer. Deswegen
 173 kann es auch sein, dass das wekommt. Es dauert bis zu fünf Jahre, bis es tatsächlich umgesetzt wird, weil einfach noch viele Dinge
 174 abgeklärt werden müssen.

175

176 **SM:** Aber dann könnte man ja darüber nachdenken, dass die Verstetigung und die Umsetzung mehr Vorlaufzeit brauchen, dass ist
 177 irgendwie nachvollziehbar, aber dass man diesen Zeitraum überbrückt mit einer temporären Aktion. Aktuell sind diese ja nur auf

Anhang 1: Transkripte

B. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

178 zwei oder vier Monate beschränkt. Man kann diese auch zwei bis drei Jahre durchführen und dann kommt die richtige Umsetzung.
179

180 **MOR:** Ja, wobei die Schwierigkeit ist, dass bürgerlichen Initiativen auf das Temporäre ausgelegt sind und nicht auf eine jahrelange
181 Umsetzung. Wenn man es wie in der Schießstättstraße mit Parkplatzentfall macht, ist es schwierig, diesen für einen solchen langen
182 Zeitraum zu begründen. Über den Sommer kann man den Entfall der Parkplätze verschmerzen, aber eineinhalb Jahre lang und über
183 den Winter, wo sich kein Mensch aufhält, können wir das nicht vertreten. Da passt dann auch die Rechtsgrundlage nicht mehr. Des-
184 wegen wird so was als bürgerschaftliche Projekte über den Zeitraum nicht funktionieren. Das Einzige war die Westenriederstraße
185 als Sommerstraße die ein so toller Erfolg war, dass wir das nun in einen dauerhaften Zustand mit einem verkehrsberuhigten Bereich
186 überführen. Da war es aber auch so, dass das der Bezirksausschuss beschlossen hat. Der muss bei so etwas zustimmen. Es waren sich
187 auch alle einige, dass es so bleiben soll. Auch die Lebenden vor Ort und die Gaststätten - für die war es natürlich lukrativ. Die konnten
188 ihre Freischankflächen ausweiten. Die haben einfach davon profitiert, dass da mehr Fußgänger waren. Es waren sich alle einig. Da
189 hat man gesagt, dass es ohnehin Sinn mach, den Verkehr zu beruhigen und zur langfristigen Fußgängerzone zu machen und dann hat
190 man das so gelassen. Und in der Schießstättstraße ist der Parkplatzentfall schon enorm. Das kann man über so einen langen Zeitraum
191 nicht vertreten. Man muss richtigerweise sagen, dass das Parkplätze sind, die als Parkplätze errichtet wurden. Wenn man diese über
192 einen langen Zeitraum weglassen würde, kommt es schon fast eine Entwidmung gleich. Das passt dann einfach nicht mehr.
193

194 **SM:** Okay und prinzipiell: Die Zusammenarbeit mit den Initiativen wie läuft die ab? Das ist so, dass die auf Sie zukommen und ihre
195 Ideen an Sie herantragen und das umsetzen wollen. Inwiefern profitiert die Stadt München von solchen Initiativen? Welche Prozesse
196 übernehmen die, die die Stadt München vielleicht nicht leistet? Und andersherum: Inwiefern ist die Initiative auf Sie angewiesen?
197

198 **MOR:** Die Stadt profitiert insofern, dass Ideen von außen auch umgesetzt werden können. Die Initiativen leisten viel Planungsarbeit
199 und Organisationsarbeit. Das muss alles organisiert werden. Die ganzen Aufbauten, das Programm usw., das wäre für uns auch nicht
200 leistbar. Da hätten wir auch niemanden, der das machen könnte. Da wären wir schon fast Event-Manager, das ist nicht leistbar. Da
201 sind wir schon froh, dass die alles Organisatorische in die Hand nehmen, wovon wir dann profitieren. Die Initiativen brauchen uns für
202 die Genehmigung, weil wir das letztlich absegnen müssen und den Realitätscheck machen. Wir sagen dann was geht und was nicht
203 geht. Da sind sie dann auch drauf angewiesen.
204

205 **SM:** Gibt es Punkte, wo Sie sagen, da könnte man die Initiativen bzw. das bürgerliche Engagement noch mehr unterstützen? Oder wo
206 man vielleicht noch Spielräume erobern könnte, um diese Zusammenarbeit zu verstärken?
207

208 **MOR:** Wo man noch zusätzlich unterstützen könnte, wie ich es vorher schon angesprochen hatte, dass man über das Baureferat Be-
209 schilderungsarbeiten und so was übernimmt und den Initiativen da hilft. Damit sind die Initiativen eher überfordert, das wäre so das
210 größte Entgegenkommen, wo beide Seiten voneinander profitieren würden. Ansonsten ist bei der Zusammenarbeit ein regelmäßiger
211 Austausch wichtig, besonders für das Verständnis füreinander, sodass die Initiativen unsere Zwänge kennen und wir deren Vor-
212 stellungen kennen. Das ist denke ich das Wichtige, dass man da auch gut zusammenarbeitet.
213

214 **SM:** Wie ist es denn mit der Finanzierung und den Kosten? Gibt es die Möglichkeit, die Initiativen finanziell mehr zu unterstützen
215 oder liegt das nicht in ihrer Hand?
216

217 **MOR:** Das ist letztlich auch eine politische Entscheidung. Das muss dann der Stadtrat entscheiden, inwieweit der das fördern möchte.
218 Dann gibt es auch Förderrichtlinien, die beachtet werden müssen. Wir haben auch Förderungen bekommen. Das war Wunsch des
219 Stadtrats, dass die Initiativen Förderungen bekommen und da gelten die Förderrichtlinien.
220

221 **SM:** Oft hört man, der politische Wille sei nicht konsequent da, um die Mobilitätswende voranzutreiben und dass die Politik eher wie
222 ein Blocker auftritt. Finden sie die Kritik nachvollziehbar? Oder ist das nur etwas, was nach Außen durchsickert aber man als Außen-
223 stehende gar nicht beurteilen kann, warum das nicht so leicht ist, wie man sich das von außen vorstellt? So würde man sagen, na ja
224 machen wir mehr von den temporären Aktionen, wir machen Parkplätze weg, das schaffen andere Städte ja auch. Hier scheint es arg
225 langsam voranzugehen. Ist das nur ein Bild, das man von außen bekommt oder ist da auch etwas Wahres dran?
226

227 **MOR:** In München wirkt es so oder wie meinen Sie?
228

229 **SM:** Ja genau, aber auch allgemein Deutschland, wenn man das mal auf die nationale Ebene bezieht.
230

231 **MOR:** Es hängt natürlich immer von den Parteien ab, die am Ruder sind. Der einen Partei kann es nicht schnell genug gehen, die
232 anderen Parteien stehen eher auf der Bremse. Und dann gibt es manche, die sind mal so mal so. Und so ist es auch im Münchner
233 Stadtrat. Das kommt dann auf die politische Situation drauf an. Bundesweit ist schon das Problem, dass da in den letzten Jahren zu
234 wenig gemacht wurde. Die StVO ist auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt und da kann man so sagen, dass es nur sehr
235 langsam geht.
236

237 **SM:** Das wiederum ist eine Richtlinie, die man als Kommune nicht ändern kann.
238

Anhang 1: Transkripte

B. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

- 239 **MOR:** Manche haben da sicherlich auch kein Interesse daran, das schneller zu machen. Wiederum andere sind so progressiv, wo wir
240 auch sagen müssen, es könnte sein, dass diese Schnelligkeit die Leute überfordert. Mich hat es etwas überrascht, dass es von außen
241 betrachtet manche Politik zu langsam ist. Das wird eher von der Rathausmehrheit gesehen, dass sie uns als Behörde vorwerfen, dass
242 es zu langsam geht. Manche Dinge kann man eben nicht in Reinform so umsetzen. Es sind viele Dinge zu beachten, deswegen geht
243 manches nicht so schnell.
244
- 245 **SM:** Das heißt, dass man als Behörde oder Referat in den Rahmenrichtlinien gefangen ist. Genauso wie andere regierende Parteien
246 und deren Positionen ausgehandelt werden müssen. Dieser Aushandlungsprozess beansprucht wahrscheinlich auch sehr viel Zeit.
247 Und es muss ja immer ein Kompromiss gefunden werden. Es ist ja keine Schwarz-Weiß-Lösung.
248
- 249 **MOR:** Ja genau, oder manchmal ist es auch so, dass man als Basis ein großes Konzept bräuchte, wir aber nicht dazukommen, das
250 fertig zu machen, weil immer wieder irgendwelche Einzelmaßnahmen dazwischenkommen. Die Politik will schnelle Erfolge sehen.
251 Dann kommen aber irgendwelche Einzelmaßnahmen, die uns wieder davon abhalten, das große Ganze fertig zu machen.
252
- 253 **SM:** Bei der Schießstättstraße ist ja die große Vision, den Superblock einzurichten. Würden Sie mit der Vision mitgehen? Ist der Rück-
254 halt da, will man das machen? Oder ist es hier bereits schwierig, sich einig zu werden?
255
- 256 **MOR:** Da ist der politische Wille auf jeden Fall da. Sowohl beim Stadtrat aufgrund der jetzigen Mehrheit als auch im Bezirksaus-
257 schuss, der glaube ich sogar überwiegend Grün ist. Von dem her gibt es keine Probleme. Aber jetzt ist der Superblock der klassische
258 Fall. Es geht nicht von heute auf morgen ein paar Schilder aufzustellen, die Straße zu sperren und dann hat man den Superblock.
259 Sondern da braucht man verkehrstechnische Untersuchungen. Wenn ich irgendwo den Verkehr rausnehme, dann fließt der wo-
260 anders. Dann freuen sich die in der beruhigten Straße, die in der anderen Straße freuen sich eben nicht. Das sind alles Dinge, die
261 muss man bedenken. Man muss schauen, wohin sich der Verkehr verlagern wird und was man tun kann. Man muss vielleicht Ampeln
262 anders programmieren, weil letztlich das ganze Viertel auf den Kopf gestellt wird. Wenn man Einbahnregelungen einführt, usw., das
263 ist ja ein riesiges Verkehrskonzept, das man mit mehreren abstimmen muss. Das braucht Zeit.
264
- 265 **SM:** Das haben wir schon ein bisschen aufgegriffen, dass die temporären Interventionen gar nicht unbedingt dazu beitragen, die Ver-
266 stetigung zu beschleunigen, sondern mehr den Diskurs über solche Maßnahmen anregen und aufzeigen, was möglich ist. Wie sehen
267 Sie den Einsatz von temporären Maßnahmen?
268
- 269 **MOR:** Oft ist es so, dass man sich entscheiden muss. Kümmert man sich um temporäre Maßnahmen, dann verzögern sich dauerhafte
270 Projekte. Wenn wir genug Personal haben und es kommen auch bald zwei Kolleg*innen neu dazu, die so was übernehmen können,
271 dann ist es wieder etwas anderes. Dann kann man das nicht nur On-Top machen. Es bleibt nichts liegen und es verzögert sich nichts,
272 sodass man sowohl das eine als auch das andere machen kann.
273
- 274 **SM:** Ich gehe noch mal kurz alles durch, aber ich glaube, dass das die wichtigsten Fragen gewesen sind. Haben Sie noch Fragen oder
275 ist so weit alles klar?
276
- 277 **MOR:** So weit passt das.

C. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Strategiebereich

Das Interview hat am 01.09.2022 online via Zoom stattgefunden.

SM ist die Abkürzung für die interviewende Person (Sophia Mühlberger, Verfasserin der Thesis).

MOR steht für die interviewte Person, die dem Mobilitätsreferat in München zugehörig ist.

Die Transkription orientiert sich an den Regeln der einfachen Transkription nach Dresing und Pehl (Dresing & Pehl, 2018, S. 20-25)

1 **SM:** Welche Aufgaben bzw. welche Rolle nehmen Sie beim Mobilitätsreferat ein?

2

3 **MOR:** Wir haben zwei Geschäftsbereiche. Der eine Bereich kümmert sich mehr um die Planung vor Ort, betreut die verschiedenen
4 Bezirke und schreibt auch die Anordnungen und solche Sachen. Dann gibt es noch den anderen Bereich, den Strategie- Geschäfts-
5 bereich und ich bin in dem anderen, bei der Strategie. Da haben wir vier Abteilungen. In der einen Abteilung ist der öffentliche Raum
6 angesiedelt, da ist Parken angesiedelt, Elektromobilität und Fußverkehr. So grob zusammengefasst. Die Mobilitätskonzepte, die sich
7 auch mit Privatgrund befassen, haben ein eigenes Gebiet. Dazu zählt u.a. der Stellplatzschlüssel und solche Geschichten. Darüber bin
8 ich die Abteilungsleitung. Ich hab drei Sachgebiete. Das Sachgebiet, das sich mit dem Fußverkehr befasst, hat auch bei der Konzept-
9 erarbeitung für die temporären Interventionen eine starke Rolle gespielt, weil da der öffentliche Raum auch insgesamt mit betrachtet
10 wurde. Gemeinsam mit dem Strategen aus der Anordnung aus dem anderen Bereich. Wie kann eine Sommerstraße funktionieren,
11 wie kann ein „Parklet“ funktionieren, welche Voraussetzungen braucht man da. Da waren wir stark in der Erarbeitung dabei. Wir sind
12 jetzt im Grunde raus aus dem Thema, weil die Sommerstraße und die temporären Interventionen zum Selbstläufer geworden sind
13 und in den Dauerbetrieb der Stadtverwaltung übergegangen sind.

14
15 **SM:** Sehr gut, dann wissen wir darüber schon mal Bescheid.

16
17 **MOR:** Haben Sie noch ein Interview mit jemanden von der Stadt?

18
19 **SM:** Ja, mit jemanden aus dem Mobilitätsreferat hatte ich schon ein Interview. Die Person wurde mir noch weitergeleitet als gute
20 Kontaktperson.

21
22 **MOR:** Ach super. Noch eine Kollegin, die gerade in Elternzeit ist und bei mir einer Mitarbeiterin und dessen Kollegin, die haben es
23 sozusagen erfunden.

24
25 **SM:** Wir würden Sie denn die Chancen und Risiken einschätzen beim Einsatz von temporären Maßnahmen? Gerade auch, wenn es
26 darum geht, die Stadt an die Folgen des Klimawandels anzupassen und mit welchen Erwartungen geht man als Verwaltung an solche
27 Projekte voran? Auf was zielt man ab, wenn man sich dafür entscheidet, eine temporäre Intervention umzusetzen?

28
29 **MOR:** Grundsätzlich haben temporäre Sachen die Chance, mal etwas auszuprobieren und mal was anderes zu machen, ohne dass
30 man gleich alles umbauen muss. Einfach mal anfangen und den absoluten Kritiker*innen zu sagen, na ja, es sind nur sechs Wochen
31 und wir machen es nur in den Sommerferien und nur an einer Stelle. Man kann sich damit gut an ein Thema herantasten, aber auch
32 positiv nachjustieren. Man muss sich noch nicht alles ausgedacht haben. Man kann relativ schnell etwas machen. Das ist ein großer
33 Vorteil von temporären Dingen. Auch in der Bevölkerung selbst kann man beschwichtigen, indem sagt, keine Sorge, es ist dann
34 auch wieder vorbei. Ich muss es auch nicht jedes Jahr machen. Ich kann es auch am Hans-Millich-Platz in dem Jahr machen und im
35 nächsten Jahr mache ich es woanders. Die zweite große Chance ist, was die Sommergeschichten oder saisonalen Geschichten betrifft,
36 dass ich im Winter den Platz wieder für etwas anderes zur Verfügung stellen kann, was im Winter dann wichtiger ist. Da brauche ich
37 dann eben nicht die Gastronomie oder die „Parklets“ auf der Straße, weil ich mich da nicht draußen aufhalte. Es ist eine Mischung,
38 es gemeinsam nutzen zu können. Das hat glaube ich große Vorteile. Ein großes Problem ist, dass es genauso viel Arbeit macht in
39 der Vorbereitung und im Überlegen, wie wenn ich es gleich dauerhaft machen würde. Im Gegenteil, ich muss es nach sechs Wochen
40 auch wieder abbauen. Wenn ich dauerhaft eine Straße umgestalte zu einem Shared-Space, den wir nicht haben, dann ist es halt ein-
41 mal gemacht. Ich muss vorher auch ein Verkehrskonzept machen, ich muss die Sicherheit abwägen. Ich muss alles machen, was
42 ich für den dauerhaften Umbau auch machen muss, außer dass ich es umbau. Alles andere muss ich vorher auch machen. Das ist
43 ein großer Haken und das ist auch in der Verwaltung ein großer Haken. Weil das für sechs Wochen enormer Aufwand ist und dann
44 muss ich den ganzen Schmarren auch wieder abbauen. Und wohin dann auch mit diesen ganzen Teilen? Wenn ich jetzt noch zusätz-
45 liche Pflanzkübel verwende, was wir nicht machen, wir nehmen das, was wir haben, denn bei zusätzlichen Pflanzkübel weiß keiner,
46 wo man die bitte schön über den Winter hinstellen soll. Das ist ein großer Nachteil. Aber ich glaube das wieg sich auf. Das darf dann
47 nicht dafür sein, dass man es nicht trotzdem mal startet. Eine große Erwartung aus der Bevölkerung oder der Befürwortern ist,
48 dass man es nur kurz für sechs Wochen macht und wenn wir heute die Idee haben, warum können wir sie morgen nicht umsetzen.
49 Da holt man sich als Verwaltung sehr viele Watschen ab. Es muss eben trotzdem Verwaltungskonform, Straßenrechtskonform sein
50 muss, die Sicherheit muss gewahrt sein, das Geld ist auch nicht da, selbst wenn die Stadt mitbezahlt, muss es erst mal geholt werden.
51 Also ist es frühestens nächstes Jahr da. Das führt auch zu viel Unmut. Die Erwartung ist da, dass alles, was temporär ist, was ein Ver-
52 such ist, können wir doch einfach mal machen und das ist halt nicht so. Glaube, das sind so die größten Dinge. Aber man kann viel
53 Erfahrung sammeln. Für die ganze Sommerstraßen ist trotzdem unabdingbar, dass die Bevölkerung vor Ort dabei ist und dahinter
54 steht. Wenigstens so viel Rückgrat, dass die eigenen Gegner vor Ort überstimmt werden. So eine Anordnung von ganz oben, bei der
55 der Stadtrat sagt, das ist cool und das machen wir einfach und jetzt geben die auch noch den Platz vor, wo kein Stadtrat in der Nähe

Anhang 1: Transkripte

C. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Strategiebereich

56 wohnt, das geht schief, auch temporär geht das schief.

57

58 **SM:** Das heißt, die behördlichen Prozesse, die vorab laufen, die genauso aufwendig sind wie für dauerhafte Umnutzungen, sind ein
59 Faktor, die die temporären Interventionen schwächen bzw. ausbremsen. Wenn das schneller gehen würde, dann wäre der Einsatz
60 temporärer Maßnahmen leichter, auch hinsichtlich personeller Ressourcen.

61

62 **MOR:** Ich glaube das letzte ist der entscheidende Punkt. Wenn man so aufgestellt ist, wie wir in München, wo wir alle, egal ob im
63 Strategiebereich, aber vor allem in der Umsetzung echt genug Anträge haben, irgendwas dauerhaft zu machen und dann kommt das
64 noch quer, das funktioniert eben nicht. Den Pilotversuch muss ich mit den Menschen machen, die ich schon habe. Wenn ich dann
65 sagen kann, okay, das ist eine super coole Sache, wenn wir das weiter machen wollen, brauchen wir mehr Geld, mehr Zeit und mehr
66 Leute. Bis ich die habe, gehen ja drei Leute ins Land. Wenn ich eine kleinere Stadtverwaltung bin, wo auch die Abstimmungsprozesse
67 innerhalb der Stadtverwaltung vom ersten Stock bis in den zweiten Stock läuft und nicht von Häusern zu den 400 Leuten der
68 anderen, dann ist das natürlich sehr viel einfacher. Aber bei einer so großen Stadt wie bei uns, wo man sie alle mit ins Boot bringen
69 muss, und alle haben eigentlich tausend andere Sachen, die sie eigentlich wichtiger priorisieren müssten, weil sie verpflichtend sind,
70 da wird es dann schon schwierig. Wenn man vom Stadtrat sag, hier habt ihr noch einen, der es macht, hier habt ihr 500.000€, das
71 könnt ihr extern vergeben - dann geht das.

72

73 **SM:** Sie hatten es auch schon angesprochen. Der Rückhalt der Bevölkerung bzw. besonders der, der Anwohner*innen, ist besonders
74 wichtig. Ich hatte den Eindruck, dass die Leute, die dagegen sind, besonders laut sind, auch wenn sie nur eine Minderheit abbilden.
75 Ist das ein Faktor, der zu Unsicherheiten führt oder bei der Umsetzung zögern verursacht?

76

77 **MOR:** Das ist natürlich ein Thema. Das ist ein grundsätzliches Thema von Beteiligung. Wir haben davon sehr viel gerade in diesen
78 Pilotgeschichten. Da haben wir sehr viel mehr Beteiligung und Information gemacht, als wir das im Dauerbetrieb machen. Jetzt
79 wissen alle Bezirksausschüsse wie es geht. Wenn klar ist, der Bezirksausschuss steht nicht dahinter, haben wir es nicht gemacht.
80 München ist ja so groß, dass wir die Bezirksausschüsse haben. Die sind dann in der Verantwortung, das durchzusetzen und zu sagen,
81 aber wir vom Bezirksausschuss stehen dahinter, da könnt ihr noch so laut schreien. Natürlich hat man dann Bezirksausschüssen, wo
82 die Menschen, die dort ehrenamtlich unterwegs sind, auch überfordert sind mit der Situation, das ist auch klar. Wenn man so einen
83 oder zwei Paten hat, und das hat man fast überall, die dahinter stehen, dann kann man das auch aushalten. In München gibt es aber
84 auch so ein ACIM. Das ist so ein Krisenmanagement, also eine Gruppe von Leuten, die auch bezahlt werden, die vor allem dafür ge-
85 dacht ist, wenn im Innenstadtbereich am Gärtnerplatz der Lärm zu hoch ist, dafür gibt es dann die Konfliktmanager, die auch gelernt
86 haben, Konfliktmanager zu sein, das sind zum Teil auch Studenten, aber die halt dafür da sind und nicht wie normalerweise Bau-
87 stellen anordnen. Die haben wir tatsächlich an einigen Stellen dazu gehabt, weil es anders nicht gegangen wäre. Das braucht man
88 dann, aber das ist kein Ausschlussgrund, nur weil sich die Lauten bemerkbar machen, aber es ist ein wichtiges Thema gewesen.

89

90 **SM:** Kann auch eine Chance sein, negative oder kritische Stimmen abzuholen, offen zu sein, um dann auch in den Dialog zu gehen
91 damit Ängste gelindert oder aufgelöst werden können.

92

93 **MOR:** Und man muss auch kucken, wo man ist. Wenn man in einem Innenstadt-Innenviertel ist, und jemand ist dort hingezogen
94 und direkt neben die Oktoberfestwiese gezogen, dann muss ich das vielleicht auch aushalten, dass im Oktober Wiesn ist. Wenn ich
95 aber in ein super ruhiges Viertel gezogen bin und dann kommt da plötzlich eine Sommerstraße daher, dann wird es natürlich schon
96 schwieriger, das wollen die Leute oft nicht. Aber dann muss ich es diskutieren und den anderen sagen. Für uns wäre es daher auch
97 ein wichtiger Ansatz, dass das ein Quartiersangebot ist. An manchen Stellen, z.B. am Nymphenburger Kanal kippt das dann sehr
98 schnell in ein Innenangebot, wo sich abends ganz viele Menschen tummeln und essen gehen. Das ist ja eigentlich nur abends das
99 Problem. Aber die wohnen da gar nicht. Da hat man dann die Lärmbelästigung verursacht durch „Externe“ und nicht den eigenen
100 Leuten. Dann kam natürlich noch Corona mit rein. Das heißt, es gab kein Club, kein Biergarten, kein gar nichts. Das hat es dann noch
101 erschwert. Aber wenn es wirklich vor Ort für die eigenen Bürger ist und die eigenen Bürger diejenigen sind, die sich da tummeln,
102 dann müssen es die anderen auch mal mit aushalten, aber es muss auch irgendwann mal ruhig sein. Also nach elf Uhr geht halt nicht
103 mehr. Na ja, und Themen wie Müll, Glasflaschen und so, dass darf dann auch nicht sein.

104

105 **SM:** Das sind auch alles Themen, die gelöst werden müssen und als Konsequenz eines solchen Umbaus auftreten.

106

107 **MOR:** Genau, die dann kein Verkehrsthema sind, sondern plötzlich sind die Kollegen des Wirtschaftsbetriebs im täglichen Ausschuss
108 und überlegt, wer wieder für welches Geld den ganzen Kram aufräumt.

109

110 **SM:** Die temporären Interventionen können auch eine Chance sein, um die Stadt an den Klimawandel bzw. dessen Auswirkungen -
111 da gehört z.B. auch die Mobilitätswende mit rein, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren - anzupassen. Vor diesem Hintergrund kann
112 es gar nicht schnell genug gehen. Wir haben eine Menge zu tun. Wenn diese temporären Maßnahmen aber nur sehr langsam sehr
113 kleinteilige Veränderungen bewirken, wie kann man dann Ziele wie Klimaneutralität bis 2035 erreichen? Gibt es dazu eine Strategie
114 und spielen dabei temporäre Interventionen eine Rolle? Können diese eine Rolle spielen, um das Ganze zu beschleunigen? War das
115 verständlich?

116

Anhang 1: Transkripte

C. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Strategiebereich

117 **MOR:** Ja das war verständlich, das ist auch eine gute Frage. In München haben die Sommerstraßen, Scharnigärten und Parklets und
 118 alles, was wir machen, keinen Klimaaufhänger gehabt. Sondern es geht eher um Aufenthaltsqualität. Mittelbar auch, dass man Autos
 119 weg von der Straße bekommt, aber nicht, damit die Temperatur sinkt, sondern damit, dass die Verkehrswende funktioniert. Auch da
 120 gibt es inzwischen erste Ideen. Die „coolen Straßen“ haben politisch Fahrt aufgenommen. Das heißt auch mit Wasser und Temperatur
 121 zu spielen. Da wird das schon auch eine Rolle spielen. Irgendwo in Wien oder so hatten sie doch auch mal diese Schwimmbäder auf-
 122 gebaut. Auch als temporäre Aktion. Das wurde hier sehr kritische gesehen, da hierfür viel Wasser gebraucht wird und das eher eine
 123 Wasserverschwendung ist. Wir haben ja Schwimmbäder. Aber zumindest war die Diskussion schon mal da. Im Sinne von Temperatur-
 124 senkung und mehr Feuchtigkeit, mehr Grün, nimmt es Fahrt auf, war aber bisher kein Grund das einzurichten. Bei den Schanigärten
 125 sowieso, da ging es darum, die Außengastronomie zu retten. Die ganzen Dinge helfen aber in zwei Richtungen mit. Die Scharnigärten
 126 zum Beispiel, indem sie zwar nur für Gastronomie und Geld was bringen, weil man ja konsumieren muss, aber weil es plötzlich mög-
 127 lich war, Unmengen an Parkplätzen aufzulösen. Also im Jahr vorher haben wir mit unseren Parklet- und Sommerstraßendiskussion
 128 mal hier einen Parkplatz mal dort einen Parkplatz umwandeln können. Da war die Stimmung „Hilfe, der erste Pilot am Alpenplatz, oh
 129 Gott, da fallen 15 Parkplätze weg, geht gar nicht, nie mehr wieder machen wir Sommerstraße am Alpenplatz“. Dann kam Corona und
 130 seitdem sind dort Schanigärten – also da sind Kneipen ohne Ende an diesem Platz – und alle haben sie einen Schanigarten. Da gab es
 131 keine Diskussion mehr, dass im Sommer die Parkplätze weg sind. Im Gegenteil, im ersten Winter waren 15 oder 17 Parkplätze noch
 132 weg und keinen hat es gestört. Und dann waren dort die Schanigärten aufgebaut. Keiner saß dort, denn es hatte 5 Grad und Schnee
 133 oder auch nicht. Aber um die Diskussion dahinzubringen, dass man die Flächen anders nutzt hilft es, um sie langfristig auch bezüg-
 134 lich Klimaanpassungsthemen mitreinzubringen. Ich glaube, das Wichtigste ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität. Nur dann sind
 135 die Leute bereit mehr zu Fuß zu gehen, sich draußen aufzuhalten, nicht nur um zum Auto zu gehen. Nur wenn Sie weniger Auto-
 136 fahren, kann ich den Klimawandel angehen. Das ist alles dann erst übermorgen. Ich glaube in die Richtung wird ein Schuh draus. In
 137 München war nicht das Klima der Aufhänger. Vielleicht kommt das noch, aber bisher war das nicht so.

138
 139 **SM:** Aber spannend, weil die Coronakrise ein Aufhänger war, weil die Akzeptanz größer war, wenn Parkplätze wegfallen.

140
 141 **MOR:** Genau, das ging dann plötzlich. Wobei auch manch eine Sommerstraße schon echt schräg war wegen Corona. Da durften dann
 142 keine Stühle aufgestellt werden, denn man durfte sich ja nicht treffen. Dann hat man da so eine gesperrte Spielstraße oder auch nicht
 143 gesperrt, auf alle Fälle irgendwie ganz komisch. Keine Autos mehr, aber auch keine Stühle, das war schon komisch. Aufenthaltsquali-
 144 tät ohne Möblierung...

145
 146 **SM:** Zumindest hat man es geschafft, die Parkflächen wegzunehmen.

147
 148 **MOR:** Genau, das ist geblieben, das wurde umgesetzt und jetzt kann man vielleicht nicht nur mit Pflanzkübeln arbeiten, sondern auch
 149 mal mit einem Baum im Kübel und solche Sachen. Das wird schon wachsen. Dann hilft das auch dem Klima.

150
 151 **SM:** Im Endeffekt geht es ja darum, die Parkflächen, die großen Flächenfraß verursachen, anders zu nutzen. Ob das der Aufenthalts-
 152 qualität dient oder der Anpassung an der Klimawandel steht dann ja offen.

153
 154 **MOR:** Es hilft sicher und schaden tut es schon mal nicht.

155
 156 **SM:** Eine rechtliche Frage. Und zwar sind die temporären Interventionen nicht in der StVO verankert. Nun könnte man anstreben,
 157 die StVO in diese Richtung anzupassen, damit man es einfacher hat, temporäre Interventionen umzusetzen und nicht mehr den
 158 Umweg über das städtebauliche Konzept gehen muss. Ein Mitarbeiter aus dem Mobilitätsreferat z.B. meinte, dass es im Moment
 159 politisch nicht in die Richtung geht. Außerdem ist das eine Sache, die vom Bund entschieden werden muss. Das ist also relativ weit
 160 oben, bis man dort hinkommt. Braucht es aber nicht gerade deswegen Kommunen, die mehr mit diesem Ziel vorangehen, um diese
 161 Änderungen in der StVO zu erreichen? Oder ist es tatsächlich so, dass sie aus der Verwaltungsperspektive sagen, es lohnt sich nicht
 162 und man geht den Weg weiterhin über das Städtebauliche Konzept, wir sehen keinen Mehrwert darin auf die Änderung der StVO
 163 abzielen.

164
 165 **MOR:** Ich glaube das müssen wir auf alle Fälle machen. Es ist in vielen Bereichen so, dass Mitarbeitende des Referats die Anträge
 166 so beantworten muss, dass wir diese und jenes leider nicht dürfen, weil die StVO dagegen spricht. Manchmal könnte man vielleicht
 167 schon sagen, dass da ein bisschen mehr gehen würde. Letztlich reicht es aber nicht, um solche Dinge wie Begegnungszone, egal
 168 ob temporär oder dauerhaft. Das ist einfach nötig. Es ist schon auch sehr schräg, dass eine Stadt wie München Unmengen an An-
 169 trägen in die Richtung hat und auch noch letzten Endes aus allen Fraktionen. Zwar mit ein bisschen unterschiedlichem Inhalt, aber
 170 da sie ja alle sagen müssen sie wollen Verkehrswende machen und Klima – geht ja gar nicht anders – stehen sie doch dahinter. Und
 171 dann wird man durch eine StVO ausgebremst. Wenn es wieder heißt der Städtetag tagt zur StVO dann schreiben wir alle gemeinsam
 172 Stellungnahmen, warum das alles so wichtig ist, dass man das ändert und es passiert genau Null Komma null. Also das wird so nicht
 173 funktionieren. Ich glaube die Verwaltungen haben da schon sehr oft sehr viel Gutes getan, sind aber gegen eine Wand gelaufen. Dann
 174 sagen die Anordnenden bei uns auch, na ja das haben wir jetzt schon fünfmal geschrieben, das passiert halt nichts. Ich sehe da schon
 175 auch die Kommunalpolitik in der Pflicht. Die müssen eigentlich auch oft genug die Antwort von uns bekommen haben, dass etwas
 176 nicht geht, weil die StVO dagegen steht. Dann muss eben auch mal eine Münchner Kommunalpolitik aufstehen und mehr machen, als
 177 uns irgendwelche Stellungnahmen für den Städtetag schreiben lassen. Die Verwaltung stößt dann tatsächlich an ihre Grenzen. Vieles

Anhang 1: Transkripte

C. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Strategiebereich

- 178 geht in ganz Europa seit vielen Jahren und nur wir hampeln damit noch herum. Wir schreiben gerade einen Fußverkehrsbeschluss,
179 da haben wir gerade noch den Auftrag bekommen, hineinzuschreiben, dass die Verwaltung beauftragt wird, StVO-kritische Dinge an-
180 zusprechen und an den Gesetzgeber heranzutreten. Obwohl wir das ja schon x-Mal gemacht haben, aber jetzt steht es da auch noch
181 mal. In zwei Sätzen auf 70 Seiten. Aber na ja, so langsam wachen die Städte glaube ich schon auf.
182
- 183 **SM:** Eine Änderung der StVO ist so oder so notwendig. Man könnte das beschleunigen, in dem die Kommunen noch mehr Druck
184 aufbauen.
185
- 186 **MOR:** Ja auch das Thema Verkehrsversuche. Lass doch einfach mal was machen. Wenn alle was wollen, lass doch einfach mal aus-
187 probieren. Temporär für ein paar Wochen mit handgezeichneten Dingen. Wenn es nicht funktioniert, passt man es an oder stampft
188 es wieder ein. Aber es mal gemacht zu haben, auch um zu beweisen. Oft sagen wir auch, Leute, das wird nicht funktionieren. Nur weil
189 ihr vom Stadtrat mein das ist gerade cool und in Wien funktioniert es, bei uns wird es nicht gehen. Aber einfach mal ausprobieren
190 und dann sagen zu können, seht ihr! Oder auch mal zwei Jahre ausprobieren, damit man sich auch daran gewöhnen kann. Das würde
191 schon viel helfen. Mal temporär was zu machen und zu testen und nicht in den Sommerferien zu testen, sondern im ganz normalen
192 Alltag.
193
- 194 **SM:** Das war auch ein Gedanke, den ich hatte. Zwar ist es schon mal ein Zeitraum, wenn man etwas für zwei, drei oder vier Monate
195 macht, aber es reicht vielleicht auch gar nicht aus, um sich umzugewöhnen oder auch mal eine Verhaltensveränderung als An-
196 wohner*in vornimmt, weil man weiß, in sechs oder acht Wochen ist es wieder vorbei. Bis dahin habe ich mein Auto woanders ge-
197 parkt, aber danach kann ich wieder wie immer weiter machen. Dadurch erreicht man gar nicht diese Umdenken. Das heißt, die
198 temporären Interventionen wären vielleicht noch wirksamer, wenn man sie noch länger machen kann, um sie dann später auch in die
199 Verstetigung zu überführen.
200
- 201 **MOR:** Manchmal helfen da auch Baustellen. Zum Beispiel an großen Verkehrsknotenpunkten wie Hauptbahnhof oder Sendlinger-
202 Tor-Platz und die einfach mal richtig lange lahm gelegt sind, da hat man die Monate gehabt, um festzustellen, man muss sich auch
203 mal irgendwie anders orientieren. Da diskutieren wir inzwischen auch manchmal, es eben nicht wieder genauso herzustellen, wie es
204 war. Sondern um es zu nutzen, um es nicht mehr wie ursprünglich herzustellen, sondern um auch mal andere Verkehrslenkungen zu
205 etablieren. Im Grunde ist es auch eine temporäre Intervention, die nicht zwingend der Aufenthaltsqualität dient.
206
- 207 **SM:** Aber der Verhaltensänderung vielleicht. Wir hatten es schon kurz angesprochen. Ich hab mich gefragt, was effizienter ist. Sind
208 wir schneller damit, über die temporären Interventionen etwas dauerhaft umzuwandeln, also quasi als Auftakt. Oder ist es hinsicht-
209 lich des Aufwands eigentlich gleich oder vielleicht sogar besser man machts direkt als dauerhafte Umgestaltung. Was sind von den
210 beiden unterschiedlichen Ansätzen die Vor- und Nachteile? Kann man sagen, das eine geht schneller als das andere? Gibt es dazu
211 bereits Erfahrungswerte?
212
- 213 **MOR:** Das temporäre hat schon viele Vorteile. Es hat den Vorteil, einfach mal was zu testen und dann noch mal weiterzudenken. Es
214 hat den Vorteil, dass ich vielleicht gar nicht das Ziel habe, es genau an dieser Stelle dauerhaft zu machen. Sondern halt mal dort Spiel
215 und Spaß und lustig sein ausprobieren. Wir haben auch viele Anträge gehabt für Sommerstraßen letztes Jahr. Da war ein Straßen-
216 zug, dann kam der Antrag auf Sommerstraße und dann kam so einer kleiner Platz, so ein Park, irgendwie Grünfläche oder so was. Da
217 habe ich mir gedacht, was wollt ihr denn mit eurer Sommerstraße, ihr hab doch da eine Grünfläche. Letztlich geht es dann an der ein
218 oder anderen Stelle gar nicht darum dort eine Sommerstraße oder eine Spielstraße zu haben, sondern es geht darum, in den Park
219 zu kommen und diesen mal zu nutzen. Bevor ich die ganze Straße sperre und umwandle, tut es vielleicht auch eine Querungshilfe
220 oder ein Zebrastreifen. Trotzdem kann es schön sein, den Kindern die Straße auch mal zur Verfügung zu stellen, weil auf einer grünen
221 Wiese kann ich natürlich nicht so toll radeln und ich kann nicht mit Straßenkreide herumpinseln und solche Sachen machen. Wenn
222 so was mal reihum in jedem Viertel anzubieten ist glaube ich gut. Je weiter man raus kommt in der Stadt, also aus dem Innenbezirk,
223 desto mehr geht es in die Richtung „Wenn ihr etwas wollt, dann macht es doch ganz“. Die haben alle genug Gartenfläche, Spielplätze
224 und Grünflächen. Da geht's eigentlich nicht mehr um die Spielstraße, sondern da geht es darum, etwas auszuprobieren und dann
225 kann man schon überlegen, wenn alle dafür sind kann man es auch ganz machen. Es hat schon seine Bedeutung. Wenn man ein Team
226 hätte an Leuten, die einfach mal was ausprobieren und die Testversuche in die Umsetzung bekommen, dann macht es schon Sinn.
227 Auch innerhalb der Verwaltung. Auch dort hat man sehr viele kritische Stimmen, die einen Dauerumbau sofort blocken würden –
228 erfolgreich. Diese kann man eher mit solchen Versuchen überreden und dann ist es vielleicht doch gar nicht so schlimm gewesen.
229
- 230 **SM:** Weil man eben sagen kann, okay wir probieren es erst mal aus, dann schauen wir, ob es klappt, dann ist die Akzeptanz oder
231 Toleranz dafür einfach höher.
232
- 233 **MOR:** Genau, dann brauch ich auch nicht so viel Geld und ich brauche auch keinen Stadtratsbeschluss, sondern ich kann einfach mal
234 was machen. Dafür ist es schon wichtig. Aber klar, es kostet Zeit und auch Geld.
235
- 236 **SM:** Nicht so einfach, wie es auf den ersten Blick scheint. Man denkt gerne, cool paar Blumen, paar Töpfe, paar Bänke und schon ist es
237 fertig.
238

Anhang 1: Transkripte

C. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Strategiebereich

- 239 **MOR:** Schwups. Nein wir brauchen noch ein städtebauliches Konzept.
 240
 241 **SM:** Das ist nicht mal so eben da.
 242
 243 **MOR:** Und zahlen tut es auch keiner.
 244
 245 **SM:** Es ist ja auch so, dass der öffentliche Raum im Sommer ganz anders genutzt wie im Winter. Das temporäre hat den Vorteil der
 246 Flexibilität. Den Gedanken kann man auch weiter stricken und diese Flexibilität dauerhaft einsetzen könnte. Das heißt, es würde viel
 247 mehr darum gehen, Flächen anders zu definieren. Innerhalb dieser Flächen kann die Flexibilität ermöglicht werden.
 248
 249 **MOR:** Es gibt auch noch mal ganz andere Ansätze, was wir in München gar nicht machen. Das ist dieses „Ich sperre jeden Dienstag-
 250 nachmittag Nachmittag die Straße“. Da kann man am Ende auch sagen, das ist etwas Dauerhaftes, weil es über Jahre hinweg jeden
 251 Dienstag so ist. Das ist aber noch mal eine ganz andere Geschichte von Temporären. Die haben auch ihre Bedeutung.
 252
 253 **SM:** Das denke ich auch. Zum Thema Bottom-Up und Top-down. Die Stadt profitiert von diesem bürgerlichen Engagement, so wie es
 254 jetzt z.B. bei der Münchner Initiative Nachhaltigkeit war, die auch ganz viel organisatorische Dinge übernommen haben und mit den
 255 Ideen auf Sie zukommen. Könnte dieses Potenzial nicht auch noch stärker gefördert werden? Z.B. durch Fördermittel, aber auch eine
 256 Ansprechperson in der Verwaltung, die alles weitere koordiniert. Denn im Gespräch mit der Initiative erreicht mich das Feedback,
 257 dass es für sie sehr viel Arbeit ist. Ich frage mich, ob man nicht noch mehr voneinander profitieren könnte. Die können Ihnen Arbeit
 258 abnehmen, aber andererseits könnte man den Initiativen und dem bürgerlichen Engagement mehr entgegenkommen oder was sind
 259 dabei die Schwierigkeiten?
 260
 261 **MOR:** Ich glaube das lässt sich ganz schnell mit dem Thema Personal einfangen. Wir brauchen Initiativen, die Lust haben, mal was
 262 zu machen. Ganz wichtig, das mussten auch die Initiativen lernen, die brauchen den Bezirksausschuss. Die aller ersten Gespräche
 263 in die Richtung „Wir sind diese Initiative und wir machen das und das“. Aber auch die Initiativen o.ä. brauchen den Rückhalt aus
 264 ihrem Stadtviertel und von den Straßen, wo sie sich das ausdenken. Es reicht nicht, wenn sie das mit der Verwaltung zusammen
 265 machen. Für die Verwaltung ist es super wichtig solche Initiativen zu haben, die so was machen wollen und die bereit sind, solche
 266 Patenschaften zu übernehmen und Leute an die Hand zu nehmen, die auch was machen wollen, aber gar keine Ahnung haben, wie
 267 man so was machen kann und sich alleine fühlen. Das ist wichtig. Letztlich werden wir ohne die bürgerschaftlichen Initiativen nicht
 268 hinkommen. Trotzdem braucht es von oben die Anleitung, wie es eigentlich funktioniert. Auch das Go, um Sommerstraßen einzu-
 269 richten. Wir haben aber eigentlich alle genug anderes zu tun und warum sollen wir was machen, was wir noch nie gemacht haben.
 270 Für alle zusammen ist es dann ganz wichtig, dass es tatsächlich in der Verwaltung einen Ansprechpartner gibt, der auch das Mandat
 271 hat Ansprechpartner zu sein. Wir haben sie jetzt bei uns in Form von unseren Strategieleuten. Aber wir brauchen z.B. auch noch das
 272 Baureferat. Die Initiativen denken zu Recht sie reden mit der Stadt und wir überreden dann schon unsere eigenen Kollegen irgend-
 273 was zu machen. Dann müssen die noch die anderen überreden, das auch mitzumachen. Das Baureferat sieht sich dann aber wieder
 274 in Haftungs- und sonstigen Fragen betroffen und blockt alles. Deswegen ist es glaube ich ganz wichtig, dass die Initiativen erst mal
 275 einen Ansprechpartner bei der Stadt haben und nicht im Mobilitätsreferat, oder im Baureferat, sondern einen bei der Stadt. Und dass
 276 der bei der Stadt aber auch von allen beauftragt ist, die politisch gewollten Dinge voranzutreiben. Dann kann sich die Kommunikation
 277 auch folgendermaßen ändern: Der Ansprechpartner tritt an dann an das Baureferat heran und spricht nicht für das Mobilitätsreferat,
 278 man hat sich das nicht allein ausgedacht, sondern es müssen alle daran mitarbeiten. Es ist für sowohl für die bottom-up- als auch für
 279 die top-down-Seite wichtig, dass es einen Ansprechpartner gibt. Gerade so in einer großen Stadt wie München. Noch wichtiger ist,
 280 dass es Bottom-Up gibt. Nur Top-Down, weil der Stadtrat einen Antrag gestellt hat – so haben wir ja angefangen – das funktioniert
 281 halt einfach gar nicht. Es muss irgendwer – und wenn es der Bezirksausschuss oder die Initiativen sind – die müssen da sein. Das
 282 zweite ist sicher auch noch mal das Geld. Die Initiativen können schon viel selbst finanzieren, weil sie Spenden oder sonst was haben.
 283 Aber irgendwo muss es auch so Töpfe geben. Die hatten wir alle am Anfang nicht. Dann kann man die auch gar nicht unterstützen. In
 284 gar keiner Form. Auch die Bezirke haben nur bedingt Geld. Auch da muss jemand da sein, der sich darum kümmert und überlegt, ob
 285 wir nicht doch noch ein paar mehr Pflanzkübel anschaffen können und was wir mit denen wohl im Winter machen. Damit wir uns
 286 auch selbst nicht im Weg stehen. Auch in der Verwaltung.
 287
 288 **SM:** Mitarbeitende des Referats meinten auch, dass der Abstimmungsbedarf bei den temporären Interventionen nicht so groß ist.
 289 Wenn es um die dauerhafte Umsetzung geht, aber schon. Können Sie kurz erläutern, warum das so ist? Ist es so, dass die Ent-
 290 scheidung für die temporären Interventionen nur deswegen genehmigt wird, weil sie nur temporär ist. Wenn die Maßnahme dann
 291 dauerhaft bleiben soll, überlegt man es sich doch noch mal anders?
 292
 293 **MOR:** Ich glaube manches macht man dann doch mal, ohne alles abgestimmt zu haben. Das andere ist dann oft, wenn es wirklich um
 294 das Bauliche geht. Dann braucht ich plötzlich richtige Pläne und anständiges Geld und viel Geld, ein Beschluss und solche Sachen.
 295 Dann muss man erst mal überlegen, wer denn jetzt wieder schreibt und wo der Antrag herkommt. Manche städtebaulichen Konzepte,
 296 die für so eine kurzfristige Sache mal ein bisschen hingeschustert wurden, müssen dann doch genauer gemacht werden. Dann
 297 müssen doch Verkehrszählungen über längere Zeiträume nachgewiesen werden.
 298
 299 **SM:** Da kommen einfach noch mal andere Anforderungen.

Anhang 1: Transkripte

C. Interview mit dem Mobilitätsreferat, Strategiebereich

300 **MOR:** Wenn es damit getan wäre, einfach nur das Tempo 30 Schild stehen zu lassen, dann natürlich nicht. Wenn es wirklich um eine
301 bauliche Umgestaltung geht, dann ist das Dauerhafte schon noch mal mehr als das, was man vorher gemacht hat.

302

303 **SM:** Aber man könnte ja sagen, dass bis das alles durch ist, bis dahin das Temporäre bleibt. Ich glaube aber, dass es aktuell so geregelt
304 ist, dass die temporären Maßnahmen maximal drei oder vier Monate stehen bleiben dürfen.

305

306 **MOR:** Genau. Diese Superblock-Diskussion, die ja jetzt auch bei der Schießstättstraße dabei ist, ist es wirklich ein Superblock was
307 die Münchner Initiative Nachhaltigkeit vorhat. Also Superblock im Sinne von Barcelona, also wirklich das ganze Quartier betreffend
308 ist es ja nicht. Wenn man aber sagt, das ist so eine Teilgeschichte und die Grundidee in einer Stadt, die kein Schachbrettmuster hat
309 und keine großen Straße außenrum gebaut hat und eine andere Entwicklungsgeschichte hat wie Barcelona. Trotzdem die Grundidee
310 zu bespielen, dann kann man natürlich anders in die Diskussion gehen. Aber von Schießstättstraße bis Superblock im Westend ist
311 schon noch ein weiter Weg. Das ist jetzt alles ganz schön. Durch diese Längsparker haben die auch richtig Platz – das ist schon etwas,
312 was man sonst auch nicht hat. Man kann die Fläche wirklich nutzen. Aber letztlich sind es 150 m, wo man halt mal ein paar Park-
313 plätze weggemacht hat und bisschen Farbe drauf gepinselt, die auch ganz schön abblättert. Da ist also schon noch mal ein Weg. Eine
314 Sommerstraße ist es eher so, dass man am Anfang echt sagt, das ist enormer Abstimmungsbedarf, aber dann könnte es auch einfach
315 stehen bleiben, weil dann haben wir es ja einmal gemacht.

316

317 **SM:** Ich hatte auch den Eindruck bei der Schießstättstraße, dass es erst ein bisschen Zeit brauchte, bis die Intervention angenommen
318 wurde. Wir hatten auch unheimlich heiße Tage und da war dann gar nichts los auf der Straße, was ich total verstehen kann. Bei über
319 30 Grad ist das absolut keine „coole Straße“. Ich habe mich gefragt, wie ausschlaggebend es ist, dass man wirklich eine Verbesserung
320 der Aufenthaltsqualität hat, damit solche temporären Aktionen auf Rückhalt stoßen. Wenn die Menschen sehen, dass es nicht ge-
321 nutzt wird, dann ärgern sie sich vielleicht doch mehr darüber, dass sie jetzt ihren Parkplatz nicht mehr haben. Wie sind da bisher die
322 Erfahrungen?

323

324 **MOR:** Parkplatz geht inzwischen ganz gut, aber wenn so die gesamte Straße beeinträchtigt ist, dann muss es da schon auch schön
325 ausschauen. So eine temporäre Aktion mit Holzlatten oder so, das ist halt sechs, acht Wochen schön und spätestens über den Winter
326 ist es halt dann nicht mehr schön. Da muss ich anders auftreten. Für den Sommer hält das Zeug gut durch.

**aufgrund von technischen Schwierigkeiten konnte das Gespräch nicht weiter aufgenommen und transkribiert werden. Es werden ausschließlich die hier transkribierten Inhalte als Grundlage für die Arbeit herangezogen.*

D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

Das Gespräch hat am 09.12.2022 online via Zoom stattgefunden. Dabei wurden aktuelle Inhalte und Arbeitsstände über den Bildschirm geteilt und geprüft bzw. ergänzt.

SM ist die Abkürzung für die interviewende Person (Sophia Mühlberger, Verfasserin der Thesis).

MIN steht für die interviewte Person, die der Münchner Initiative Nachhaltigkeit zugehörig ist.

Die Transkription orientiert sich an den Regeln der einfachen Transkription nach Dresing und Pehl (Dresing & Pehl, 2018, S. 20-25)

- 1 **SM:** Zunächst zum Stand der Dinge. Hier sieht man die Dokumentation zum Projekt. Dort habe ich alles wichtige festgehalten. Auch
 2 allgemeinen Sachen, z.B. wie alles angefangen hat, aber auch, in welchem Kontext wir uns befinden. Dazu zählt z.B. der sozial-räum-
 3 liche Kontext, die Kommunalpolitik, der rechtliche Rahmen, die politische Stimmungen usw. Also zunächst die allgemeinen Aspekte.
 4 Dann habe ich mir bestimmte Kriterien überlegt, um das Ganze festzuhalten. Angefangen habe ich mit der Rolle der Initiator*innen,
 5 in dem Fall die Initiative. Dann geht es weiter mit dem Thema Flexibilität – inwiefern weist das Projekt Flexibilität auf? Durch den
 6 Einsatz von einfachen Materialien und einfachen Strategien wird das Projekt flexibel bzw. anpassungsfähig. Diese Eigenschaften sind
 7 vor dem Hintergrund der Krisen besonders wichtig. Dann kommen auch schon die ersten Fragen. Im Weiteren habe ich mich auch mit
 8 den Kollaborationen beschäftigt. Mit welchen Leuten hat man zusammengearbeitet? Das würde ich gerne alles einmal aufzeigen. Viel
 9 steht auch schon auf eurer Webseite. Dort kann man sehen, wer die Projektpartner*innen gewesen sind. Bei manchen bin ich mir
 10 jedoch nicht sicher, welchen Beitrag sie geleistet haben. Zum Beispiel bei der Technischen Universität. Waren die als wissenschaft-
 11 liche Begleitung involviert?
 12
- 13 **MIN:** Die TU hat uns im Rahmen einer Bachelorarbeit begleitet. Diese hat das Parkverhalten in der Schießstättstraße analysiert.
 14
- 15 **SM:** Dann gab es noch das Reinheitsgebot für die Münchner Luft.
 16
- 17 **MIN:** Weil es gerade auf dem Bildschirm sehe. Die LMU hat nichts mit dem Wunschbaum zu tun, das war die Hochschule München.
 18 Die LMU hat zwei Dinge für uns gemacht. Die hat zu Beginn unseres Projektes im Zeitabschnitt 2020 – 2021 eine Semesterarbeit über
 19 die Verkehrssicherheit und Kindern im Westend angefertigt.
 20
- 21 **SM:** Ich werde, sobald ich alles durchgearbeitet habe, euch noch mal alles schicken.
 22
- 23 **MIN:** Dann schicke ich dir auch noch den offiziellen Titel. Und es kommt noch etwas dazu. Frau Huber (Namen geändert) hat eine
 24 Umfrage im gesamten Westend gestartet. Die Frage war, in welche Richtung sich das Westend bezüglich der Mobilität entwickeln soll.
 25
- 26 **SM:** Dann zum Reinheitsgebot Münchner Luft. Inwiefern waren die mit involviert?
 27
- 28 **MIN:** Das Reinheitsgebot Münchner Luft hat uns nur finanziell unterstützt.
 29
- 30 **SM:** Gibt es Angaben, wie hoch die Unterstützung war?
 31
- 32 **MIN:** Das waren 750€. Das ist eine kleine Initiative. Ich bin immer noch Sprecherin dieser Initiative. Wir waren zu dritt. 2016
 33 hat sich diese Initiative gegründet. Wir haben von 2016-2017 ein Bürgerbegehren initiiert, indem wir gefordert haben, dass der
 34 MIV (motorisierter Individualverkehr) in München ab dem Jahr 2025 nur noch 20% einnehmen darf. Der Rest ist Umweltver-
 35 bund. Lustigerweise mussten wir unsere Unterschriften gar nicht bis zum Ende sammeln, weil der Stadtrat im Januar 2017 unsere
 36 Forderung so wie sie war übernommen hat.
 37
- 38 **SM:** Das ist schön. Aber passieren tut trotzdem nicht das Richtige.
 39
- 40 **MIN:** Das Ziel erreichen zwar nicht, aber ganz egal was sie machen, sie zitieren immer: „Ja es gibt diesen Beschluss. 2025 gibt es nur
 41 noch 25% MIV-Emissionen“. Wir werden sehen.
 42
- 43 **SM:** Sie schmücken sich also gerne damit, aber im Endeffekt wird es wieder so sein, dass es doch nicht so ist.
 44
- 45 **MIN:** Genau, so ist es. Intrestik ist eine wissenschaftliche Beratung. Der Max (Namen geändert) ist der Chef dieser kleinen Agentur.
 46 Der hat ganz viele Ideen und macht ganz viele Beteiligungsprojekte. Er unterstützt uns und berät uns bei der Projektbeteiligung.
 47
- 48 **SM:** Okay und die Hochschule München ist für den Wunschbaum verantwortlich.
 49
- 50 **MIN:** Der heißt übrigens bei denen Visionsbaum.
 51
- 52 **SM:** Das Gute ist, dass ich zu den Studierenden den Kontakt habe. Sie wollten mir die Auswertung noch schicken.
 53
- 54 **MIN:** Kann ich dir auch schicken, wenn du magst.
 55

Anhang 1: Transkripte

D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

- 56 **SM:** Klar, immer gerne. Okay, das waren nun die Projektpartner*innen. Dann gab es noch die Kategorie Unterstützer*innen. Dort
57 tauchen *ELFIT* und *LastnRide* auf. Gefühlt waren das alles Unterstützer*innen hinsichtlich Mobilitätsangebot. Ich weiß nicht, ob ich
58 das richtig verstanden habe. Auch bei *SFM*.
59
- 60 **MIN:** Was ist *SFM*?
61
- 62 **SM:** Das stand auf der Webseite. Ich habe es auch nicht herausgefunden.
63
- 64 **MIN:** Das weiß ich auch nicht, das muss ich passen.
65
- 66 **SM:** Kein Problem, ich kann es auch streichen. Vielleicht ist das nicht mehr aktuell. Vielleicht ist das gar nicht zustande gekommen,
67 das kann ja auch sein.
68
- 69 **MIN:** Stattauto war ein Partner. Wir haben drei Car-Sharing-Parkplätze versucht zu schaffen. Die waren unserer Partner, weil die
70 dort eigentlich zwei Autos fest platzieren wollten. Hat aber nur bedingt funktioniert, weil wir leider diese Parkplätze nicht als Statt-
71 auto-Car-Sharing-Parkplätze definieren konnten, sondern nur als allgemeine Car-Sharing-Parkplätze. Stattauto hat, als die Plätze frei
72 waren, ihre Carsharing-Autos dort abgestellt. Die Leute haben sich das Auto von Stattauto geliehen und wollten es zurückbringen.
73 Dann war jedoch kein Parkplatz da, weil entweder ein anderes Car-Sharing-Auto dort stand oder in den meisten Fällen schlichtweg
74 jemand, der sich dort als Privatperson hingestellt hat. Das war ein echtes Problem an der Stelle.
75
- 76 **SM:** Sehr ärgerlich, ich verstehe.
77
- 78 **MIN:** Viele Leute kannten dieses Verkehrszeichen nicht. Normalerweise sind solche Parkplätze auch mit einer Bodenmarkierung
79 versehen. Aufgrund der „Temporalität“ des Projektes hat die Stadt das nicht getan und wir durften es auch nicht tun. Insofern war es
80 durch ein Verkehrsschild definiert. Für einen Autofahrer, der nur so eine Bodenmarkierung kennt, vielleicht nicht gleich erkennbar.
81
- 82 **SM:** *VeloHub*, waren ja diejenigen, die den Mobilitätshub entworfen bzw. entwickelt haben.
83
- 84 **MIN:** Das ist eine Kombination aus der Firma *DesignIt* und der Stahlbaufirma. Dann gibt es noch die Firma, die es gebaut hat. Da
85 müsste ich den Namen herausuchen. *DesignIt* hat sich das überlegt und versucht sich nun auch, speziell darauf zu konzentrieren.
86
- 87 **SM:** Wurde ja gut angenommen, die Mobilitätsstation, oder?
88
- 89 **MIN:** Ja, auf der einen Seite waren diese Abstellplätze toll. Die waren überdacht, es gab schöne Stahlbügel. Die Leute hatten be-
90 denken, ob sie sich da einfach hinstellen dürfen. Immer nur, wenn dort schon ein Fahrrad stand, hat sich noch jemand dazugestellt.
91 Wenn nicht, waren die Leute sehr zurückhaltend. Die Reparatur-Säule ist hervorragend angenommen worden. Das Dach oben ist ein
92 zweischneidiges Schwert. Wir haben empfohlen das Dach in Zukunft wegzulassen. Das ist zwar schön und tagsüber ist alles wunder-
93 bar, aber abends kann sich so etwas zu einer Party-Szene entwickeln. Dann hast du sofort den Ärger mit den Nachbarn. Deswegen
94 haben wir bei diesem Teil eine Tür einbauen lassen, die wir in der Früh aufgesperrt und am Abend abgesperrt haben. Das ist natür-
95 lich nichts für eine Dauerlösung. Wir haben empfohlen, dass das wie es ganz am Anfang angedacht war, mit Photovoltaik zu belegen.
96 Dann ist das Ding auch autark und braucht keinen Stromanschluss.
97
- 98 **SM:** Wollte ich gerade sagen. Solarenergie oder Begrünen wäre auch eine super Alternative.
99
- 100 **MIN:** Die Solaranlage ist erste Wahl, weil man für die Beleuchtung usw. Strom braucht. Das schafft so eine Photovoltaik-Anlage locker.
101
- 102 **SM:** Das wäre dann eine runde Sache. Lastenradl e.V. – waren das diejenigen, die dort die Lastenbikes zur Verfügung gestellt haben?
103
- 104 **MIN:** Nein, die kamen einmal zu einer Veranstaltung. Eigentlich kann man die herausnehmen. Das gleiche gilt für List'n Ride. Die
105 kamen auch nur mal zu einer Veranstaltung.
106
- 107 **SM:** Okay, wunderbar. Dann geht es auch schon zu den Förder*innen. Ich denke mal, das bezieht sich auf die Finanzierung. Das habe
108 ich auch in den Beschlüssen gelesen. Ich war mir aber nicht mehr sicher, welche Art der Finanzierung das ist. Also ob das z.B. ein
109 Mobilitätszuschuss oder ein Beschluss vom Stadtrat gewesen ist.
110
- 111 **MIN:** Es gab 2021 für unser Projekt WestendKiez generell eine Förderung. Wir haben uns an einem Wettbewerb beteiligt – anläss-
112 lich des Mobilitätskongresses. Wir haben 2021 von der Stadt für unser Projekt Parkstraße 25.000€ bekommen. 2022 gab es so etwas
113 nicht. Wir haben unser Projekt trotzdem gemacht, aber festgestellt, dass wir allein das VeloHub nicht stemmen können. Wir bekamen
114 dann außerhalb dem Turnus sowohl vom Referat für Klima und Umwelt als auch vom Mobilitätsreferat jeweils 10.000€.
115
- 116 **SM:** Okay, das war aber erst nachdem man festgestellt hat, dass es für das *VeloHub* nicht reicht.

Anhang 1: Transkripte

D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

- 117 **MIN:** Genau, da waren wir sehr froh. Ohne diese 20.000€ hätten wir es nicht stemmen können.
 118
 119 **SM:** Das war einen Sondergenehmigung, oder?
 120
 121 **MIN:** Ja.
 122
 123 **SM:** Dann gab es noch die Bayerische Hausbau. Die waren auch bei der Eröffnung mit dabei.
 124
 125 **MIN:** Die Bayerische Hausbau betreiben ja diese Gebäude. Die haben uns mit 5.000€ unterstützt.
 126
 127 **SM:** Ich habe mich gefragt, wie es damals bei der Parkstraße war. Es gab doch eine große Baustelleneinrichtung, weswegen man alles
 128 nicht so wie geplant umsetzen konnte. Aber die war ja von der Bayerischen Hausbau, die Baustelle, oder?
 129
 130 **MIN:** Genau, so kam ja der Kontakt zur Hausbau. Wir wollten eigentlich das, was wir diese Jahr gemacht haben, schon letztes Jahr
 131 machen. Damals waren wir schon mitten in der Planung und es war alles wunderbar. Und dann bekam ich eines Abends einen An-
 132 ruf von der Bayerischen Hausbau, also vom Pressesprecher. Der meinte, das sei ja alles ganz toll, aber er müsse uns eröffnen, dass
 133 es genau an der Stelle eine große Baustelle gäbe und deswegen sei das nicht so gut. Da war ich etwas enttäuscht. Dann habe ich das
 134 erst mal verdaut. Daraufhin haben wir uns das Parkstraßenprojekt überlegt. Dann habe ich ihn angerufen und gesagt: „Wissen Sie,
 135 eigentlich sind Sie ja Schuld, dass wir jetzt etwas ganz anderes machen. Können Sie sich vorstellen, dass Sie uns unterstützen?“. So
 136 bekamen wir von der Hausbau 2021 6.000€ - aber für 2021. Also nicht für die Schießstättstraße. Aber dadurch, dass wir den Kontakt
 137 hatten habe ich 2022 wieder angefragt. Daraufhin haben sie uns 5.000€ zugesagt. Wir waren froh. Das Problem mit der Bayerischen
 138 Hausbau bzw. jetzt kommen wir zum Schwanthaler Forum... 2021 gab es für das Schwanthaler Forum einen sehr, sehr innovativen
 139 Center-Manager. Wir kamen ins Gespräch, er war hellbegeistert und hatte ganz tolle Pläne. Er hat in dem Forum eine Info-Ecke für
 140 uns gemacht. Viele dieser Pflanzgefäße sind durch ihre Hilfe entstanden. Die haben sehr viel Werbung dafür gemacht. Wir wollten
 141 dann dieses Jahr (2022) ganz eng mit ihm zusammenarbeiten. Er hatte auch alle möglichen Ideen. Aber er ist mit seinen Ideen bei
 142 den Investoren, die witzigerweise in Hamburg sitzen, auf große Ablehnung gestoßen. Sie haben gesagt, sie wollen das nicht und
 143 haben ihn daraufhin vorsichtshalber versetzt in eine andere Stadt. Er war . Wir auch. Wir hatten nur das Glück, dass seine Interims-
 144 Nachfolgerin uns doch etwas wohlgesonnen war. Sie hat uns dann 3.000€ für eine Spielplatzaktion gegeben. Was auch wichtig war,
 145 das war für uns wirklich elementar: Wir durften die ganzen Hochbeete über den Winter dort lagern. Bis zu Beginn unseres Projektes
 146 durften wir diese Lagerfläche nutzen. Dann kam der jetzige Manager, der war uns auch wohlgesonnen. Der hat uns die Wasserleitung
 147 umsonst zur Verfügung gestellt. Sonst hätten wir die Pflanzen gar nicht gießen können.
 148
 149 **SM:** Ich habe noch gelesen, dass der Architekt Luis die Getränkeboxen organisiert hat.
 150
 151 **MIN:** Ja genau, der hat diese Getränkeboxen-Installation entworfen. Das war keine Spende, er hat sie entworfen.
 152
 153 **SM:** Das war sozusagen ein ehrenamtlicher Beitrag. Es gab ja dann auch Kontakt zum Kreisverwaltungsreferat, zur Polizei usw. Ich
 154 weiß nicht, welche Referate noch beteiligt waren, außer dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Klima und Umwelt. Gab es auch
 155 Kontakt mit dem Baureferat?
 156
 157 **MIN:** Nein, aber zum Kreisverwaltungsreferat gibt es etwas ganz interessantes. Wir brauchen, um diese 40 Schrägstellplätze um-
 158 nutzen zu können, als aller erstes eine Sondergenehmigung des Mobilitätsreferats, dass wir diese Parkplätze für etwas anderes
 159 nutzen dürfen. Es ist wichtig: Es handelt sich dabei um eine verkehrlich gewidmete Fläche. Also normalerweise verkehrlich genutzte
 160 Fläche. Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Denn davon hängt ab, was danach passiert. Für verkehrlich genutzte Flächen gelten ganz
 161 besondere Vorschriften. Das hängt mit der Straßenverkehrs-Ordnung zusammen. Verkehrlich genutzte Flächen sind eigentlich nur
 162 dafür da, um die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs (des motorisierten Individualverkehrs) zu gewährleisten. Dafür sind diese
 163 Verkehrsflächen gedacht. Wenn ich jetzt eine verkehrliche Fläche anders nutzen will, muss ich mir erst die Erlaubnis – in dem Fall
 164 vom Mobilitätsreferat – einholen. Dann habe ich die Erlaubnis, dass ich hier etwas machen kann. Wenn ich auf dieser Fläche nun
 165 Veranstaltungen machen möchte, dann muss ich mir die Genehmigung beim Kreisverwaltungsreferat einholen. Wir haben ungefähr
 166 40 Veranstaltungen oder noch mehr geplant und dafür müssten wir einen Antrag beim Kreisverwaltungsreferat stellen. Im ersten
 167 Jahr (2021) war das sehr kompliziert. Da gab es Corona – es war hoch kompliziert. 2022 war es ganz unkompliziert. Normalerweise
 168 muss man für jede Veranstaltung einen eigenen Antrag stellen. Ich habe mit dem Verwaltungsmenschen gesprochen und gefragt,
 169 ob es nicht möglich ist, einen gesammelten Antrag zu stellen. Ich füge dann in einer Liste alle Daten für jede andere Veranstaltung
 170 an. Das sind dann Informationen über Musik usw. enthalten. Das war also möglich. Das war sehr erfreulich. Jetzt kommt etwas ganz
 171 interessantes, weil das ein Lerneffekt für alle Beteiligten war. Wir hatten in unserem Kalender ja eingetragen, wann wir was machen.
 172 Die restliche Fläche hatte ich gekennzeichnet mit „Nutzung durch die Anwohner*innen“. So haben wir es eingereicht. Daraufhin be-
 173 kam ich eine Rückmeldung aus dem Kreisverwaltungsreferat: „Nein, das würde nicht gehen. Wenn die Anwohner*innen dort etwas
 174 machen wollen, also eine Veranstaltung oder was auch immer, müssten sie wieder einen eigenen Antrag stellen. Dann habe ich ge-
 175 sagt: „Das macht doch keiner!“ Daraufhin das Kreisverwaltungsreferat: „Ja, aber anders geht es nicht“. Das war auch für uns ein
 176 Problem. Wenn sich Anwohner*innen spontan auf einen Café treffen, weiß ich das nicht. Das Kreisverwaltungsreferat erwiderte:
 177 „Das ist ihr Risiko. Ich biete ihnen an, dass sie für die restliche Zeit auch einen Antrag stellen, indem sie hineinschreiben „Nutzung

Anhang 1: Transkripte

D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

178 durch die Anwohner*innen“. Aber Sie tragen das persönliche Risiko und Haftung“. Dann habe ich gesagt: „Nein, tut mir leid, bei aller
 179 Begeisterung – ich nehme zwar Verantwortung, aber das ist mir zu viel. Das mache ich nicht.“ Jetzt hatten wir das Problem, dass wir
 180 gar nicht so stark werben konnten nach dem Motto „Kommen Sie, nutzen Sie“. Das hat dazu beigetragen, dass die Fläche nicht sehr
 181 intensiv von den Anwohner*innen genutzt wurde. Das lag an vielen Gründen. Es lag an der Hitze, an dem Aufheizen des Asphalts.
 182 Aber auch diese Rechtslage war mit Sicherheit ein Grund. Wir hatten jetzt ein langes Gespräch mit dem Mobilitätsreferat, indem
 183 wir genau auf diese Problematik hingewiesen haben. Das muss man klären. Wir haben auch gelernt, dass das Gleiche auch für die
 184 Sommerstraßen gilt. Da ist es ganz ähnlich. Das heißt es: Die Sommerstraße ist ganz wunderbar. Die steht den Anwohner*innen zur
 185 Verfügung. Und dann stellt sich heraus, dass abgesehen davon, wenn zwei Leute sitzen und sich unterhalten, sobald einer eine Gitarre
 186 mitnimmt und was spielt ist es schon eine Veranstaltung, die angemeldet werden müsste. Da gibt es einen Genehmigungs-Wirrwarr
 187 und der ist noch nicht geklärt. Und das muss man klären, und zwar zukünftig. Sonst funktionieren diese ganzen Dinger nicht.

188
 189 **SM:** Das ist bisher aber noch nicht geklärt.

190
 191 **MIN:** Nein. Das ist für mich einer der Bestätigungen, dass man Dinge machen muss, um genau auf solche Lücken in der Umsetzung so
 192 stoßen.

193
 194 **SM:** Das hilft alles schon sehr, auch für den anderen Teil, an dem ich gerade sitze. Ich möchte am Ende den Prozess einmal darstellen
 195 inklusive den Anforderungen, die erfüllt werden müssen. Auch wie die Zusammenarbeit war, in welchem rechtlichen Rahmen wir uns
 196 bewegen usw., um dann am Ende sagen zu können, das sind Punkte, die gelöst werden müssen. Das ist gut, dann haben wir an dieser
 197 Stelle schon mal einen solchen Hebelpunkt.

198
 199 **MIN:** Ich habe gleich noch einen Hebelpunkt: Die Polizei. Das ist ein ganz großes Problem. Wenn man so etwas machen will, be-
 200 kommt man vom Mobilitätsreferat eine verkehrliche Anordnung. Und in dieser verkehrlichen Anordnung steht zum Beispiel drin,
 201 mit welchen Verkehrsschildern man den Auf- und Abbau, den Betrieb eines solchen Projektes absichern muss. Die verkehrliche An-
 202 ordnung hat den Sinn, dass das alles unter sicheren Rahmenbedingungen abläuft. Das bedeutet in dem Fall für uns, dass das im Ideal-
 203 fall so etwas das Baureferat macht. Das war aber sowohl im Jahr 2021 als auch im Jahr 2022 wegen Überlastung nicht möglich. Also
 204 mussten wir uns ersten um diese Verkehrsschilder kümmern. Wir mussten die besorgen, transportieren und aufbauen, zwischen-
 205 drin wieder abbauen und neue Schilder holen. Das ist eine umfängliche Anordnung gewesen. Alles gut und schön. Man muss noch
 206 dazusagen: Für alles, was auf dieser Fläche passiert, muss es jemanden geben, der dafür die Verantwortung trägt. Das war ich. Das
 207 heißt, ich hatte die Verantwortung für den ganzen Bereich inklusive den Veranstaltungen. Normalerweise kann man ungefähr ab-
 208 schätzen, wie viel Verantwortung das ist. Ich kenne das aus meiner Zeit als Museumsleiterin. Da habe ich auch mehrfach für Dinge
 209 die Verantwortung übernommen, wo man auch nicht genau weiß, wie es ausgeht. Also ich kenne das. Jetzt war es folgendermaßen:
 210 Es fing schon beim Aufbau an. Wir haben diese ganzen Schilder aufgestellt. Halteverbotschilder zeigen eine verschwindend geringe
 211 Wirkung. Das heißt, die Leute halten sich nicht daran. Man steht da uns sagt, aber eigentlich müsste doch jetzt... Dann fragt man bei
 212 der Polizei und bekommt so Antworten wie „Irgendwo müssen sie doch parken“. Es war also etwas frustrierend, aber okay. Beim Auf-
 213 bau war es also schon schwierig. Das Drama war aber wirklich der Abbau. Für den Abbau des *VeloHubs* hatten wir die Auflage, dass
 214 eine Straßenseite mit sogenannten Absperrstraßen gesperrt wird. Wir brauchten einen großen Kranwagen. Die zweite Straßenhälfte
 215 sollte frei sein – in Anführungszeichen. Aber der Kran war so breit, dass er Teile der zweiten Hälfte auch noch belegt hat. Deswegen
 216 sollten die Parkplätze, die daneben waren, das waren sechs Parkplätze, die sollten durch Halteverbotschilder für den Abbau frei-
 217 geschaufelt werden. Und was passierte? Wir kamen und die Autos standen da – am Morgen des letzten Tages. Dann habe ich wieder
 218 bei der Polizei angerufen und gesagt: „Da kommt der Kran“. Die Polizei frage: „Wann kommt der Kran?“ „Ja, um elf“ sagte ich. „Ja dann
 219 rufen sie um halb elf wieder an“ erwiderte die Polizei. Also habe ich um halb elf wieder angerufen. Dann hat die Polizei gesagt, sie
 220 schicken jemanden vorbei. Und man muss noch dazu sagen, damit das alles seine Ordnung hat, muss man davor drei Tage lang, drei
 221 Mal am Tag dorthin gehen und alle Kennzeichen, die Farbe des Autos usw. dokumentieren. Sogenannte Vornotierungslisten erstellen.
 222 Und zwar drei Tage lang. Damit man dann nachweisen kann, dass die dort schon länger stehen und dort nicht rechtmäßig stehen.
 223 Dann kam die Polizei. Wir hatten eine ganze Menge Schilder dort stehen. Wir hatten an dem Sonntagnachmittag vorher eine Straßen-
 224 spielaktion. Man nennt so etwas auch temporäre Spielstraße, aber das ist ein Begriff, den gibt es in München noch nicht. Also war
 225 das eine Straßenspielaktion. Auch dafür haben wir Schilder aufgestellt und auch diese Schilder wurden in keiner Weise beachtet. Die
 226 Polizei kam im Laufe des Nachmittags mal kurz vorbei, hat ein ganzes Stück entfernt von unserer Straße geschaut und gesehen, dass
 227 wir abgesperrt haben und dann sind sie sofort wieder gefahren. Also es gab überhaupt keine Möglichkeit. Aber das war nicht ganz
 228 so schlimm. Aber da muss man schon auf aufpassen, wenn da Kinder spielen und da stehen Autos kann eben auch etwas passieren.
 229 Da habe ich mich auch gefragt, wer dann haftet. Aber an dem Abbau-Tag kam wie gesagt um halb elf die Polizei. Es kamen zwei
 230 Beamte bzw. eine Beamtin, das war wohl die Chefin. Dann habe ich ihr gezeigt, dass wir nicht abbauen können, weil dort die sechs
 231 Autos stehen bzw. es waren dann vier Autos. Wir können nicht ausweichen und wir haben nur eine Fahrbahnhälfte. Das funktioniert
 232 nicht. Dann geht sie also an den Verkehrsschildern entlang, kommt zurück und sagt: „Ich kann nicht abschleppen“. Dann habe ich ge-
 233 sagt, erklären sie mir mal, warum nicht. Ein Schild stand nicht parallel zur Straße, sondern ca. 20 Grad geneigt. Denjenigen, den ich
 234 das erzähle, brechen in schallendes Gelächter aus. Dann habe ich zu der Polizisten gesagt, dass ich doch nicht ihr Ernst. Dann ist die
 235 Polizisten explodiert und hat mich angebrüllt, sie entscheidet das und überhaupt. Da war ich kurz davor, auch etwas unfreundliches
 236 zu sagen, damit das nicht passiert, bin ich dann gegangen. Ich habe gedacht, das muss ich jetzt nicht haben. Dann standen wir da.
 237 Und dann habe ich gesagt: „Und was mache ich jetzt?“. Das sei nicht ihr Problem. Dann habe ich gesagt, dann muss ich sperren. Das
 238 dürfen sie nicht, sagte die Polizisten. Und was dann? Das sei jetzt unser Problem, wie wir es lösen. Es sind wirklich extrem gefährliche

Anhang 1: Transkripte

D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

239 Situationen entstanden. Die Autos kamen auf der einen Straßenseite, die man noch befahren durfte. Es kamen aber auch Autos, die
 240 sich nicht an unsere Sperrung gehalten haben. Teilweise haben sie versucht, uns fast über den Haufen zu fahren. Dazwischen kamen
 241 auch noch Radfahrer. Dann habe ich gewartet, bis die Polizei weg war und dann habe ich die Straße gesperrt. Ich konnte gar nicht
 242 anders. Da hätte weiß Gott was passieren können. Und genau diese Problematik habe ich jetzt auch thematisiert. Wir hatten letzts
 243 dazu ein Gespräch mit unterschiedlichen Referaten. Ich habe das geschildert und gesagt: „Wenn wir alles tun, was in diesen verkehrs-
 244 rechtlichen Anordnungen steht und die ganze Beschilderung durchführen, die Polizei uns aber nicht unterstützt, sondern uns mit
 245 der Aussage zurücklässt: „Da kann man jetzt nichts machen“, dann werde ich – und das werden andere auch so machen – keine Ver-
 246 antwortung mehr übernehmen. Dann gibt es auch keinen solchen Projekte mehr. Manchen haben gesagt: „Ja das kennen wir schon,
 247 die schleppen nie ab“. Die Polizistin war wahrscheinlich total verunsichert, deswegen hat sie mich auch so angebrüllt. Sie kam dann
 248 nämlich noch mal und hat gesagt: „Ich habe extra nochmal bei Polizeipräsidium angerufen und nachgefragt. Es ist alles in Ordnung,
 249 was ich da mache“. Dann kam jetzt in dem Gespräch am Montag mit dem Mobilitätsreferat die stellvertretende Leiterin. Die hat mir
 250 dann zugesagt, dass sie ein Gespräch initiiert. Sie wird dort auf die Problematik hinweisen. Man kann die Leute nicht allein lassen.
 251 Das geht nicht. Wenn das so ist, kann man das so machen, aber ich werde so eine Verantwortung unter den Bedingungen nicht mehr
 252 übernehmen. Das ist mir dann zu heiß. Da hätte weiß Gott was für ein Unfall passieren können. Und dann bin ich verantwortlich. Das
 253 hat auch alle betroffen gemacht. Aber dann muss man das eben anders lösen, so geht es nicht.

254
 255 **SM:** Absolut nachvollziehbar. Ich bin auch etwas schockiert, dass es so extrem ist.

256
 257 **MIN:** Mir haben auch ein paar Leute bestätigt, dass die Polizei von oben die Anweisung hat, möglichst alles zu tun, um das Ab-
 258 schleppen zu verhindern. Es passiert wohl immer wieder, dass diese Autofahrer dagegen klagen. Dann hat die Polizei Arbeit, Ärger
 259 und gegebenenfalls auch noch Kosten. Deswegen sind sie angewiesen, immer zu schauen, ob es nicht irgendeinen Grund gibt das Ab-
 260 schleppen zu verhindern. Aber das ist für uns keine Lösung.

261
 262 **SM:** Es ist auch unverhältnismäßig eine solche Gefahrensituation zuzulassen. Da sollte man lieber Abschleppen und die Gefahr einer
 263 Klage auf sich nehmen, als in Kauf zu nehmen, dass ein gefährlicher Unfall passiert. Das passt nicht zusammen.

264
 265 **MIN:** Die Polizisten kam dann noch mal zu mir und hat gesagt: „Wenn Sie die Kosten übernehmen, die gegebenenfalls entstehen, dann
 266 müssen Sie unterschreiben und dann können wir abschleppen“. Dann habe ich gesagt, dass ich das nicht kann. Wir sind keine NGO.
 267 Wir können solche Kosten nicht einpreisen. Ich habe jetzt auch immer folgendermaßen argumentiert: Es kann nicht sein, dass wir
 268 alles Auflagen erfüllen, und die Polizei widerrechtliches Handeln gegen die Straßenverkehrs-Ordnung nicht sanktioniert. Das geht
 269 nicht. Das sind zwei Dinge. Also entweder man sagt, man lässt die Verkehrsschilder weg, weil sich sowieso keiner dran hält. Da spart
 270 man sich viel Arbeit, Zeit und Geld, ist aber keine Lösung. Man muss das Ding natürlich absichern. Aber dass sich die Polizei sich da
 271 immer heraushält nach dem Motto „Das geht uns nichts an“, das ist nicht in Ordnung. Das zum Thema Polizei.

272
 273 **SM:** Lange Geschichte, aber wichtiges Thema. Werde ich auf jeden Fall auch mit aufnehmen, aber der sprechen wir vermutlich
 274 sowieso noch mal darüber. Wenn dann auch mal grafisch alles ausgearbeitet ist, ist das auch etwas attraktiver als der Text.

275
 276 **MIN:** Ja, das ist eben das Gerüst, das man braucht.

277
 278 **SM:** Dann noch zur Finanzierung, wir haben vorhin schon kurz darüber gesprochen. Es gab noch das Stadtbezirksbudget.

279
 280 **MIN:** Ja das Stadtbezirksbudget waren die 4.745€ oder so, weiß ich jetzt nicht genau. Ich muss nachschauen, ob wir nicht mehr von
 281 der Regelförderung bekommen haben. Da muss ich in den Kostenplan schauen.

282
 283 **SM:** Das ist kein Problem. Habt ihr auch eine Liste zu den ganzen Kosten? Ich würde es auch spannend finden zu wissen, was euch
 284 das Projekt in Summe gekostet hat. Vielleicht muss man jetzt auch nicht alles so wie es hier dasteht auflisten, aber vielleicht kann
 285 man das einmal gegenüberstellen.

286
 287 **MIN:** Es gibt eine Kostenberechnung. Die Einzelkosten würden ich nicht aufführen, aber wir können gerne aufführen, was das als
 288 Ganzes gekostet hat. Und wir haben auch Personalkosten. Und wir haben abgeschätzt, wie viele Ehrenamtsstunden zusammen-
 289 kommen. Wenn man das hochrechnet, kommt man auch auf eine ziemlich große Summe. Das kann ich dir auch noch schicken.

290
 291 **SM:** Super. Das waren auch schon die ersten Fragen. Ich weiß nicht, wie viel Zeit du noch hast, ich möchte dich nicht
 292 überstrapazieren.

293
 294 **MIN:** Das geht schon, heute Nachmittag habe ich mehr Zeit.

295
 296 **SM:** Okay, sonst einfach Bescheid geben. Ich habe schon mal angefangen, den Prozess aufzuarbeiten. Es gibt ja auch die Richtlinie
 297 bzw. den Beschluss zu Förderung bürgerschaftlicher Projekte. Ich hatte darüber auch schon kurz mit dem Mobilitätsreferat ge-
 298 sprochen. Die schlagen in dem Beschluss vor, wie der Ablauf von so einem Projekt ist. Zuerst kommt die Initiative mit ihrer Idee auf
 299 das Mobilitätsreferat zu, dann wird die Idee geprüft usw. Ich habe nun den Ablauf, den das Mobilitätsreferat so in ihrem Beschluss

Anhang 1: Transkripte

D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

- 300 vorschlägt, hier festgehalten. Mich würde nun interessieren, ob das dem Ablauf entspricht, den ihr auch durchlaufen habt.
- 301 **MIN:** Okay, ich schaue es mir mal an. Also, wenn man vom Mobilitätsreferat kein Geld braucht, dann ist das der richtige Ausgangs-
- 302 punkt. Im nächsten Jahr wird es wieder anders sein. Da gib es wieder einen Mobilitätskongress. Im Januar gibt es wieder eine Aus-
- 303 schreibung. Da kann man sich bewerben und Geld bekommen. Das gilt für 2023. Immer wenn es die IAA (Internationale Auto-
- 304 mobilausstellung) gibt, gibt es diese Sonderregelung. Das ist alles zwei Jahre. Da gibt es immer ein eigenes Budget, auf das man sich
- 305 bewerben kann.
- 306
- 307 **SM:** Das wäre dann normalerweise der erste Schritt.
- 308
- 309 **MIN:** Ja, wir haben schon eine Idee, was wir nächstes Jahr machen. Bis Ende Januar müssen wir den Antrag dafür einreichen. Wenn
- 310 man zunächst davon ausgeht, dass man kein Geld von denen will, dann gibt man dem Mobilitätsreferat das Konzept und macht erst
- 311 mal einen Ortstermin mit dem Mobilitätsreferat. Man schaut sich die Örtlichkeit an. Es gibt ja diese Rahmenrichtlinie, die das Mobili-
- 312 tätsreferat für solche Konzepte entwickelt hat. Das war ja ganz toll. Die haben praktisch in der Zeit zwischen Herbst 2021 und Früh-
- 313 jahr 2022 die neue Rahmenrichtlinie erarbeitet, in der z.B. steht wie, groß die Fläche maximal sein kann und in welchem Zeitrahmen
- 314 man das machen kann. Das ist eine ganz tolle Geschichte, weil die Richtlinie nun einen viel größeren Spielraum erlaubt, als das vor-
- 315 her der Fall war. 2021 zum Beispiel gab es das noch nicht. Da waren die Einschränkungen sehr viel größer.
- 316
- 317 **SM:** Da habe ich auch schon mit dem Herrn Müller (Namen geändert) vom Mobilitätsreferat gesprochen und mit ihm einmal den
- 318 rechtlichen Rahmen durchgespielt. Er hatte auch erwähnt, dass die Rahmenrichtlinie erst aufkam, als man in der Parkstraße fest-
- 319 gestellt hat, es gibt noch gar keinen rechtlichen Rahmen für die ganzen Ideen.
- 320
- 321 **MIN:** Das war wirklich sehr erfreulich. Das Mobilitätsreferat hat innerhalb, sagen wir mal in Anführungszeichen kurzer Zeit die
- 322 Richtlinie erarbeitet. Das schöne war, dass sie das mit uns auch noch abgesprochen haben. Die haben uns den Entwurf geschickt. Die
- 323 hatten im Entwurf einen kürzeren Zeitrahmen. Ich habe vorgeschlagen, diesen auf vier Monate auszuweiten. Darauf sind sie auch ein-
- 324 gegangen. Das war sehr erfreulich. Ein Verkehrsgutachten braucht man für so kleine Aktionen nicht. Das Verkehrsgutachten braucht
- 325 man z.B. für den Superblock. Ein Verkehrsgutachten brauchten wir nicht. Das beurteilt das Mobilitätsreferat bei dem Ortstermin.
- 326
- 327 **SM:** Mit der Beteiligung habt ihr ja schon relativ früh angefangen. Das konnte man der Webseite auch gut entnehmen. Das lief auch
- 328 über Flyer, Online-Workshops usw.
- 329
- 330 **MIN:** Jetzt ist es so, dass uns die Bürger*innen im Westend inzwischen kennen. Das ist gut. Die kennen uns von dem Projekt 2021.
- 331 2022 haben wir dann weitergemacht. Ganz wichtig ist der nächste Punkt. Das muss man vielleicht noch dazu sagen. Bevor man zum
- 332 Mobilitätsreferat geht, ist es sinnvoll, zum Bezirksausschuss zu gehen. Also den Punkt „Beteiligung des Bezirksausschusses“ sollte
- 333 man vor dem Mobilitätsreferat setzen. Denn wenn der Bezirksausschuss die Idee nicht gut findet, dann weiß man genau, dass man
- 334 keine Chance hat. Da gibt es diesen Punkt „Beteiligung des Bezirksausschusses“ und der muss praktisch nach oben verschoben
- 335 werden. Dann weiß man, dass der Bezirksausschuss das gut findet. Wir wussten, dass wir kein Verkehrsgutachten brauchen. Das
- 336 braucht man nur für den Superblock. Dann macht man diese Öffentlichkeitsbeteiligung. In diesem Fall haben wir wieder Flyer ver-
- 337 teilt. Wir haben auch Karten in jeden Briefkasten gesteckt, auf denen wir beschrieben haben, was wir tun wollen. Zusätzlich haben
- 338 wir wieder zu Online-Workshops eingeladen. Es war immer noch so ein bisschen Corona. Solange es Corona gibt, kann man auch
- 339 so nichts machen. Also Flyer, Karten, Online-Workshops. Dabei haben wir wieder Ideen gesammelt. Zu den Workshops kamen auch
- 340 Vertreter*innen anderer Initiativen. Vom Eine-Welt-Haus gab es jemanden zum Thema Urban Gardening. Man sammelt also noch
- 341 zusätzlich Ideen. Das ist quasi eine kooperative Weiterentwicklung. Dann versucht man immer eine wissenschaftliche Begleitung zu
- 342 bekommen. Wir hatten das immer, ist aber nicht selbstverständlich. In der Rahmenrichtlinie stand z.B. drin, dass all diese Sachen
- 343 wissenschaftlich begleitet werden müssen. Dann habe ich gesagt: „Es tut mir leid, wir versuchen es immer und bis jetzt hatten wir
- 344 Glück, aber ich kann das nicht einfordern“. Wenn das bei den Unis nicht in deren Lehrplan passt, dann haben wir Pech gehabt. Jetzt ist
- 345 aus der Mussbestimmung eine Sollbestimmung geworden. Jetzt steht drin „sollte“. Wenn man die wissenschaftliche Begleitung hat,
- 346 ist es gut, aber wenn man sie nicht hat, ist es auch okay. Das Gute war, dass wir schon die Zusage von der LMU hatten. Die hat uns zu-
- 347 gesagt, dass sie für uns eine Befragungsaktion machen. Bettina (Namen geändert) hat das auch getan und vorbereitet. Das dumme
- 348 an der Geschichte ist, dass Bettina aktuell in Elternzeit ist und wir die Auswertung erst Anfang nächsten Jahres bekommen. Schade,
- 349 aber so ist es halt. Gleichzeitig hatten wir den Kontakt zur Hochschule München. Die Studierenden haben diesen Visionsbaum ent-
- 350 wickelt. Dafür gibt es inzwischen auch die Auswertung. Wir hatten dann geklärt, dass es eine wissenschaftliche Begleitung gibt.
- 351 Dann mussten wir auch eine Art Zeitplan machen. Wir wussten, wir haben diese Hochbeete. Wir haben dann beim Gartenbauamt an-
- 352 gefragt, ob wir Erde bekommen würden. Wir brauchten knapp 7 m³ Erde. Das ist eine ganze Menge. Die haben wir auch bekommen.
- 353 Das Mobilitätsreferat hat uns schon im Frühjahr signalisiert, dass wir das Projekt machen können. Das ist immer so eine Geschichte.
- 354 Normalerweise muss man abwarten, bis man das Ding schriftlich hat. Aber das ist genau das Problem: Wenn die Genehmigungs-
- 355 wege zu lang sind, dann kommt man wahnsinnig unter Zeitdruck, weil man ja die Umsetzung planen muss. Man muss 50 Hochbeete
- 356 aufstellen, man muss sie mit Erde befüllen, man muss Pflanzen kaufen, man muss pflanzen. Also allein die Hochbeete waren ein
- 357 größerer Aufwand.
- 358
- 359 **SM:** Den Zeitplan habt ihr gemacht, oder?
- 360

Anhang 1: Transkripte

D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

361 **MIN:** Ja, das machen wir. Das heißt, den macht normalerweise ich. Dann sagt man, wann was passieren muss. Ich habe die Blumen
362 gekauft. Wir haben nach Kooperationspartnern gesucht. Gleich daneben gab es z.B. eine Organisation, die heißt Artis für Kids. Die
363 waren ganz begeistert und haben drei Hochbeete übernommen und diese bemalt. Sie würden auch bepflanzen und gießen. Das
364 ist eigentlich ganz schön gewesen. Solche Partner sind natürlich toll. Die haben dann auch diese Hochbeete bemalt und gegossen.
365 das war ganz erfreulich. Das ergibt sich häufig im Verlauf eines Projektes. Dann brauchten wir noch eine Rampe, die wir uns bei
366 GreenCity ausgeliehen haben. Am Eingang zum Schwanthaler Forum gibt es nämlich keinen abgesenkten Gehsteig. Das ist auch
367 jetzt noch eine unmögliche Situation. Wir haben uns dann eben so eine Rampe ausgeliehen. Die war dann der Hit schlecht hin. Die
368 Leute waren einfach so glücklich, dass sie jetzt mit dem Rad oder dem Kinderwagen ohne Problem dort hinkamen. Das waren alles
369 so Nebensachen. Parallel dazu hat sich Tina (Name geändert), die sich um das VeloHub gekümmert hat, organisiert, wie es mit der
370 Metallbaufirma und DesignIt und dem Baustrom abläuft. Tina hat die ganzen Randbedingungen für die Aufstellung des VeloHubs
371 in die Wege geleitet. Das ist ein ganz wichtiger Teil und da steckt auch ganz viel Arbeit dahinter. Das muss auch wieder alles ge-
372 prüft werden. Als nächstes mussten wir dann die Verkehrsschilder holen. Dazu mussten wir jemanden finden, der mit einem LKW
373 mit mir zu dieser Firma fährt. Dann mussten wir wieder mit der Firma verhandeln. Man muss eine Liste hinschicken und dies und
374 das. Dann richten die das für uns her. Im letzten Jahr hatte ich das alles als Privatperson gemacht und musste eine Kautions zahlen.
375 Dieses Jahr haben wir es dann geschafft, dass wir als BürgerStiftung, das ist ja quasi unsere rechtliche Hoheit, die Schilder holen.
376 Dann mussten wir auch keine Vorauszahlung machen. Wir konnte es über Rechnungen laufen lassen. Das wurde dann immer monat-
377 lich abgerechnet. Das heißt wir haben dann diese Listen dort hingeschickt. Ich bin dann mit Tim (Name geändert) und einem LKW
378 dorthin gefahren. Wir haben die Schilder aufgeladen, sind dann zurück in die Schießstättstraße. Denn die Schilder müssen ja drei
379 Tage vorher stehen, damit man dann am Montag aufbauen kann. Das heißt, dass dann auch am Montag die Autos weg sein müssten.
380 Das waren sie natürlich auch nicht. In dem Fall haben wir einfach gewartet bis jemand wegfährt und haben dann schnell ein Blumen-
381 kasten dorthin geschoben. Das heißt, das ist ein gigantischer Aufwand. Dann standen die Hochbeete und dann kam auch das Garten-
382 bauamt und hat uns die 7t Erde auf die Straße gekippt. Dann brauchten wir auch wieder Ehrenamtliche, die uns geholfen haben, die
383 Erde in diese 50 Hochbeete zu verteilen. Vorher hatte ich schon die Pflanzen gekauft. Die habe ich dort hin transportiert und dann
384 haben wir bepflanzt und gegossen. Wir haben Montag angefangen und Freitag war dann die Eröffnung. Parallel dazu wollten wir
385 auch ein Veranstaltungsprogramm aufstellen. Wir haben dann nach Partnern im Westend gesucht. Wir hatten das Glück, dass wir
386 eine Musikerin aus dem Westend gefunden haben. Sie hat uns den Kontakt zu Musiker*innen im Westend vermittelt hat. Sie hat dann
387 mehr oder weniger selbstständig ein tolles Musikprogramm auf die Beine gestellt. Dieses Musikprogramm haben wir dann wieder
388 beim Bezirksausschuss vorgestellt. Wenn man Glück hat, bekommt man dann die Unterstützung. Der Bezirksausschuss hat dann zu-
389 gestimmt, woraufhin wir diese 4.700€ für dieses Musikprogramm bekommen haben. Eine Künstlerin, eine Theatermacherin aus der
390 Nachbarschaft, hat angeboten, ihr Puppentheaterstück zu zeigen. Das war z.B. eine tolle Anreicherung unseres Programms. Dann
391 kam die Hochschule München, die gesagt hat, dass sie das Demokratie-Café haben. Die Hans-Sauer-Stiftung hat angefragt, ein Picknick
392 zu organisieren, bei dem sie über Zero-Waste diskutieren. Wenn also erkennbar wird, dass das umgesetzt wird, dann ergeben sich
393 zusätzliche Angebote. Die Leute kommen auf uns zu und sagen: „Da hätte ich noch...“ und „ich könnte ja noch...“. Und in der Nähe des
394 Schwanthaler Forums entsteht das neue Kindermuseum. Das rief mich an und sagte: „Ah, das ist ja toll, wir würden da gerne Street
395 Art mit Kinder machen“. So entsteht dann so ein Programm. Man denkt sich schon mal was aus, aber im Idealfall kommen dann noch
396 viele Anregungen aus dem Viertel. Das zeigt einem auch, dass man als Initiative im Viertel sichtbar wird. Es kam auch eine junge
397 Frau, die Yogastunden angeboten hat. Das waren dann noch so Dinge, die wir nachgereicht haben. Denn da war unser Veranstaltungs-
398 programm teilweise schon fertig. Wir konnten das aber nachreichen. Der zuständige Sachbearbeiter war sehr verständnisvoll. Das
399 war sehr angenehm. Ich muss wirklich sagen: Die Zusammenarbeit mit den Referaten war unglaublich konstruktiv und positiv. So
400 entstand dieses Programm. Wenn man so etwas macht, will man auch, dass man sichtbar wird. Daher gab es eine Eröffnungsfeier.
401 Da sind dann zu unserer Freude die Referatsleiter*in sowohl vom Referat für Klima und Umwelt als auch vom Mobilitätsreferat ge-
402 kommen. Das hat der ganzen Sache natürlich auch einen offiziellen Charakter verliehen. Ist auch immer wichtig, dass die Stadt ver-
403 treten ist. Dann war das Projekt eröffnet. Man muss aber auch schauen, wie man das mit dem Gießen organisiert. Ich hatte dann
404 einen Schlauchwagen und 75m Schlauch besorgt. Wir hatten die Erlaubnis den Wasseranschluss vom Schwanthaler Forum zu be-
405 nutzen. Wir haben einen Gieß-Plan aufgestellt und ins Internet gestellt. Am Anfang haben wir das noch unter uns geregelt. Aber
406 dann haben sich doch noch einige Nachbar*innen, es waren eigentlich immer Nachbarinnen, gefunden, die sich zum Gießen bereit er-
407 klärt haben. Ich muss sagen, dass das gut funktioniert hat. Und bei so Veranstaltungen musste immer jemand da sein. Das war in dem
408 Fall ich, weil ich die Verantwortung hatte. Ich war also z.B. jeden Sonntagabend bei den Musikkonzerten. Wir hatten auch eine Ver-
409 anstaltung mit der Bezirksausschuss-Vorsitzenden. Wir haben aber auch während des Projektes den Anwohner*innen immer wieder
410 die Möglichkeit gegeben, sich dazu zu äußern. Wir hatten eine Diskussion mit der Bezirksausschuss-Vorsitzenden. Im Rahmen des
411 Demokratie-Cafés hätten die Leute auch sagen können, was sie gerne möchten. Die Diskussion mit der Bezirksausschuss-Vorsitzenden
412 ging einigermaßen. Das war so ab 17 Uhr. Da war es nicht mehr so heiß. Aber z.B. das Demokratie-Café begann um 15 Uhr. Es war
413 ein Samstag, an dem die Sonne herunterknallte. Bei 35 Grad Celsius setzt sich natürlich niemand auf den heißen Asphalt. Wir hatten
414 unter anderem als Programmpunkt eine äthiopische Café-Zeremonie. Die war wunderschön und sah toll aus. Das war sehr spannend.
415 Aber es war fast niemand da. Es war einfach zu heiß. Das war einfach ein Problem. Wir hatten auch die Verantwortung, dass der
416 Raum nicht vermüllt wird. Erstaunlicherweise war das gar kein Problem. Es gab kein Müllproblem. Ich war total verblüfft. Ich meine
417 ab und zu hat man mal eine Flasche oder so aufgesammelt. Auch schön war die Installation mit den Getränkekisten. Am Anfang
418 dachte wir, wir müssen vielleicht eine bestimmte Anordnung machen. Wir haben aber dann während des Aufbaus beschlossen, dass
419 man das sehr flexibel machen sollte. Das hat sich als sehr positiv herausgestellt. Die Leute haben die Installation zwischendurch tat-
420 sächlich genutzt. Sie haben sich Zweier- oder Dreiersitzbänke, oder auch mal so etwas wie ein Tisch so hingestellt, wie es gerade
421 nötig war. Wir haben die Bänke zum Teil auch abends bei den Musikveranstaltungen verwendet. Das war sehr praktisch. Das würde

Anhang 1: Transkripte

D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

- 361 ich in Zukunft immer so machen, dass man nicht alles fest installiert, sondern die Flexibilität erhält.
362
- 363 **SM:** Finde ich auch super. Es spielen so viele Faktoren eine Rolle. Je nachdem wie das Wetter ist, welche Veranstaltungen geplant sind,
364 haben die Menschen andere Bedürfnisse. Durch so etwas kann man dann darauf reagieren. Das ist total gut. Finde ich auch super.
365
- 366 **MIN:** Die Tina (Name geändert) hat auch Mobilitätsveranstaltungen angeboten, bei denen man neue Angebote ausprobieren konnte.
367 Man konnte immer etwas bei den Menschen ausleihen, die etwas angeboten haben. Man konnte die verschiedenen Angebote vor
368 Ort ausprobieren. Das war ganz toll. Ich war da auch. Da gab es E-Lastenräder, E-Bikes, aber auch besondere Bikes für Menschen,
369 die gehbehindert sind. Es sah aus wie ein High-Tech-Gerät. Es war toll, was das Ding alles konnte. Ich habe das dann ausprobiert und
370 folgendes mitgenommen: Man denkt, das ist eine tolle Sache, da braucht man sich nur hereinsetzen. Dann habe ich das ausprobiert
371 und dann hatte ich ehrlicherweise erst mal bedenken, mich mit diesem Fahrzeug in den Straßenraum zu begeben. Es gab ja keinen
372 Radweg und der Fußweg war zu schmal, sodass ich auf der Straße fahren musste. Und das ist finde ich eine ganz wichtige Erkennt-
373 nis. Alle Leute, die über so etwas diskutieren, müssen sich da mal reinsetzen. Denn ich saß da und habe festgestellt, dass ich viel tiefer
374 sitze. Das heißt, ich habe eine ganz andere Sicht. Ich war mit nicht sicher, wie die anderen Verkehrsteilnehmer mit mir umgehen. Man
375 ist verunsichert und weiß nicht, ob die anderen auf mich achten und Rücksicht nehmen. Ich glaube, dass es wichtig ist, dass auch Ver-
376 kehrsplaner, die über solche Dinge nachdenken, mal mit so etwas unterwegs sind. Damit man ein Gespür dafür bekommt, was das
377 eigentlich bedeutet. Daher waren diese Veranstaltungen wirklich gut und wichtig.
378
- 379 **SM:** Das ist spannend. Wir hatten in der Hochschule auch mal einen Workshop, bei dem es um Barrierefreiheit ging. Jeder musste
380 sich mal mit einem Rollstuhl oder mit verbundenen Augen fortbewegen, um selbst zu erfahren, wie das eigentlich ist. Das ist total gut
381 und wichtig.
382
- 383 **MIN:** Also das ist wirklich wichtig. Wir hatten im Verkehrszentrum mal eine Sonderausstellung zu dem Thema. Wir hatten einen
384 Parkour mit allen möglichen Untergründen. Diesen Parkour musste man durchlaufen. Da habe ich natürlich auch ausprobiert, wie
385 man es schafft, mit einem Rollstuhl über eine Bordsteinkante zu kommen. Das schafft man schon, aber man muss üben und wissen,
386 was man da tut. Ich bin auch einmal den Parkour sozusagen blind mit jemanden, der Sehbehindert war, durchgegangen. Ich gebe zu,
387 ich habe mich wahnsinnig hilflos gefühlt. Das sind Erfahrungen, die muss man mal gemacht haben, damit auch aus deren Sicht be-
388 stimmte Verkehrswege oder Möglichkeiten planen kann. Sonst denkt man einfach, man macht einen Streifen, an dem man mit seinem
389 Stock den Weg findet. Oder man denkt, der kann doch einfach auf der Straße fahren. Das ist nicht so selbstverständlich.
390
- 391 **SM:** Ja genau, man denkt dann, man hätte alles beachtet. Aber man weißt gar nicht wovon man redet.
392
- 393 **MIN:** Genau, so ist es. Diese Veranstaltungen waren gut. Auch wenn uns die Leute nicht den Platz eingerannt haben, waren doch
394 einige da, die sehr interessiert gewesen sind und selbst ausprobiert haben. Das fand ich sehr schön.
395
- 396 **SM:** Das ging ja auch nur, weil man den Platz dafür geschaffen hat. So ein Raum braucht auch Zeit, bis er angenommen wird. Ich
397 glaube die Diskussion hatten wir auch schon beim Evaluations-Workshop, dass viele Leute mit der vielen freien Fläche überfordert
398 waren. Sie waren verunsichert, ob sie die Flächen benutzen dürfen. Ich könnte mir aber vorstellen, wenn so etwas länger da steht
399 oder häufiger gemacht wird und solche Dinge mehr Berühmtheit haben, sind die Leute auch selbstbewusster und wissen mehr damit
400 anzufangen.
401
- 402 **MIN:** Das glaube ich auch. Wir hatten gestern das Abschlussgespräch mit Herrn Müller (Name geändert). Der hat uns erzählt, dass
403 kurz nachdem wir das installiert hatten, gab es diverse Beschwerden von Leuten, die sich über den fehlenden Parkplatz aufgeregt
404 haben. Er hat gesagt, es hat 1-2 Wochen gedauert und dann gab es keine Beschwerden mehr. Dann hatten sich die Leute daran ge-
405 wöhnt, dass es jetzt so ist und dann war es halt so. Du warst ja auch bei der Eröffnung dabei, bei der eine Anwohner seinen Zorn
406 losgelassen hat. Es zeigt eben, dass es auch eine Frage der Gewohnheit ist. Dann ist es halt so und dann gewöhnt man sich daran und
407 guckt nach anderen Lösungen. Viele haben dann Angst vor den 1-2 Wochen, in denen es dann ein Riesengeschrei gibt. Da muss man
408 durch. Danach wird es einfacher.
409
- 410 **SM:** Davon bin ich auch überzeugt. Ich habe auch von einer Stadt in den Niederlanden gelesen. Die haben es geschafft den Auto-
411 verkehr zu reduzieren und die Radverkehrsinfrastruktur auszubauen. Die haben auch geschrieben, dass der Wandel nicht Friede,
412 Freude, Eierkuchen war. Es gab auch viele Beschwerden. Irgendwann gewöhnen sich die Leute daran, finden sich damit ab und finden
413 es am Ende des Tages gut. Es braucht Zeit. Das sind viele Informationen, das ist gut. Ich überlege gerade, ob ich noch eine brennende
414 Frage habe. Gibt es sonst noch etwas, das du gerne loswerden möchtest?
415
- 416 **MIN:** Nein. Ich würde dir jetzt raten, dass du dir das erst mal anschaut. Sortiere ein, wo du es gebrauchen kannst. Wenn du es hast
417 und stellst fest, es fehlt noch etwas oder das würde mich interessieren, dann reden wir halt noch mal.
418
- 419 **SM:** Ja perfekt, super gerne vielen Dank!
420
- 421 **MIN:** Also was ich auch noch gelernt habe, ist folgendes: Wir haben die Schießstättstraße ins Visier genommen, weil es die

Anhang 1: Transkripte

D. Rücksprache mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

483 Kooperation mit dem Centermanager vom Schwanthaler Forum gab. Das war der Auslöser. Wir haben nach 2022 gar nicht mehr über
 484 Alternativen nachgedacht. Es gab ja auch die Möglichkeit, die 40 Schrägstellplätze umzuwandeln. Das war viel Platz. Was an dem Ort
 485 nicht Hundert Prozent optimal war, dass es daneben ein paar kleine Grünflächen gab. Es gab hier Bänke, auf denen man konsum-
 486 frei sitzen konnte. Das ist etwas, das ist nicht Hundertprozent optimal, weil dann die Frage war, ob ich mich dort auf die Bank setze
 487 oder auf Sitzgelegenheiten auf aufgeheiztem Asphalt. Das war nicht optimal. Auf der anderen Seite gab es den Wasseranschluss,
 488 die größere Fläche... Wenn man sich solche Flächen aussucht, muss man sich ziemlich genau anschauen, was ich erreichen will.
 489 Unser größter Lerneffekt bei der ganzen Geschichte war: Wir haben falsch kommuniziert. Das hätte ich jetzt fast vergessen. Als wir
 490 2020 angefangen haben, das war auch Beginn der Coronazeit, da gings darum Parkplätze in Grün- und Freiflächen umzuwandeln.
 491 Da war das große Problem, dass es zu wenig Freiflächen gibt. Es gibt so wenig Räume, wo sich Menschen treffen können, weil man
 492 ja nirgendwo hereingehen kann. Das Thema Freifläche hatten einen hohen Stellenwert. 2022 war der Stellenwert der Freifläche
 493 nicht mehr ganz so hoch. Auch weil man wieder überall hin konnte. Für uns war es unter dem Strich – also ich kann das jetzt nur
 494 für mich selbst sagen – meine Hauptintention ist die Umwandlung von Parkplätzen in Grünflächen, weil wir sonst die Temperatur-
 495 senkung in den Innenstadtbereichen nicht schaffen. Nur durch die Verdunstungskühlung von Pflanzen können wir Temperaturen
 496 senken. Die Leute haben unser Projekt gesehen, sie haben die Hochbeete gesehen, aber sie haben auch die freien Flächen gesehen.
 497 Es kam immer wieder die Aussage: „Da passiert ja nichts“. Wir haben nicht ausreichend betont, dass es uns um die Begrünung geht.
 498 Die Freifläche ist ein Nebeneffekt. Eigentlich geht es um die Begrünung. Wir brauchen im Westend mehr Grün. Nur wenn wir dies
 499 schaffen, gelingt es uns vielleicht in den nächsten 10-20 Jahren die steigenden Temperaturen etwas abzumildern. Nur dann. Und
 500 diese Kommunikation haben wir zu wenig ausgebaut. Deswegen haben sich viele, die sich das Projekt angeschaut haben, nur auf
 501 diese freie Fläche gestürzt und gesagt, die nehmen uns die Parkplätze weg, aber da passiert ja nichts. Wir hatten zwei Zeitungsartikel,
 502 die genau das thematisiert haben. Und Mitglieder aus dem Bezirksausschuss, die unser Projekt nicht mochten, haben genau dieses
 503 Argument genommen. Die haben gesagt: „Man sieht doch, dass das nichts bringt. Das macht alles kein Sinn“. Das habe ich daraus ge-
 504 lernt. Deswegen machen wir im nächsten Jahr, wenn es so klappt, wie ich es mir vorstelle, wieder Parkplätze frei, aber dann stellen
 505 wir Bäume hin. Das ist mein Ziel für das nächste Jahr. Wir sind schon in Gesprächen. Wir machen das in der Schwanthaler Straße. Wir
 506 stellen dort Bäume in Trögen hin. Wir sind gerade bei der Suche, welcher Baum dort wie lange stehen kann, wie groß er sein muss
 507 usw. Das möchten wir kombinieren mit Lieferflächen und Kurzzeitparkflächen. Das heißt, es gibt keine Freiflächen mehr zum Hin-
 508 setzen, sondern es gibt Flächen zum Anliefern, denn das ist ja auch ein großes Problem. Das war es auch dort. Die ganzen Lieferfahr-
 509 zeuge standen in der zweiten Reihe, weil kein Platz war. Und es kam immer wieder das Argument, ich muss doch irgendwo meine
 510 Kisten ausladen. Sonst kann ich die nicht mit nach Hause bringen. Dafür gibt es Kurzzeitparkplätze, aber die sind halt nur kurz. Das
 511 ist da Konzept für das nächste Jahr. Ich hoffe, wir können das alles so umsetzen, wie wir uns das vorstellen, aber für mich ist das die
 512 logische Weiterentwicklung. Die Begrünung steht dann im Mittelpunkt. Bäume sind einfach nicht zu übersehen.
 513
 514 **SM:** Absolut und total wichtig. Das klingt toll. Ich finde es super, dass es weitergeht.
 515
 516 **MIN:** Na ja, das muss man mal sehen. Wir müssen das erst mal mit den Bäumen klären und es gibt noch diverse Unsicherheiten.
 517 Aber wenn das alles einigermaßen klappt, werden wir einen Antrag stellen. Aber Bäume in Trögen sind wahnsinnig teuer. Und wir
 518 brauchen mindestens acht Bäume, sonst wirkt das nicht. Sonst hat man nicht den Eindruck von einer Baumreihe. Und das kostet.
 519
 520 **SM:** Schön, ich bin gespannt, was nächstes Jahr passiert. Auf jeden Fall vielen, vielen Dank für die ganzen Informationen. Das hat sehr
 521 geholfen. Ich werde die alle einarbeiten und werde mich dann bei Bedarf melden.
 522
 523 **MIN:** Genau, du meldest dich einfach wieder. Ich wünsche dir alles Gute und viel Erfolg.
 524
 525 **SM:** Danke, bis dann!

E. Rücksprache mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

Das Gespräch hat am 27.01.2023 online via Zoom stattgefunden. Dabei wurden aktuelle Inhalte und Arbeitsstände über den Bildschirm geteilt und geprüft bzw. ergänzt.

SM ist die Abkürzung für die interviewende Person (Sophia Mühlberger, Verfasserin der Thesis).

MOR steht für die interviewte Person, die dem Verkehrsmanagement des Mobilitätsreferats Münchens zugehörig ist.

Die Transkription orientiert sich an den Regeln der einfachen Transkription nach Dresing und Pehl (Dresing & Pehl, 2018, S. 20-25)

1 **SM:** Ich würde vorschlagen, dass ich für den Anfang meinen Bildschirm teile und zeige, was ich gemacht habe. Im Anschluss können
2 wir darüber sprechen

3
4 **MOR:** Ja, genau.

5
6 **SM:** Okay perfekt, dann teile ich meinen Bildschirm. Am Anfang habe ich versucht, den Prozess darzustellen, den man als Initiative,
7 aber auch in Zusammenarbeit mit der Stadt durchläuft, um eine temporäre Intervention umzusetzen. Ich würde das einmal kurz
8 durchgehen. Falls Unstimmigkeiten auftreten einfach hereinrufen oder wir sprechen dann darüber.

9
10 **MOR:** Ja, genau.

11
12 **SM:** Am Anfang ist es so, dass die Initiative eine Idee entwickelt. Dann nimmt sie Kontakt zum Referat auf. Mir wurde auch von der
13 Initiative das Feedback gegeben, dass es wichtig ist, den Rückhalt vom örtlichen Bezirksausschuss zu haben.

14
15 **MOR:** Ja, genau.

16
17 **SM:** Dann ist es so, dass man einen gemeinsamen Ortstermin hat. Das Mobilitätsreferat prüft, welche weiteren Maßnahmen not-
18 wendig sind und schätzt ein, ob die Idee umsetzbar ist. Wenn es größere Einschränkungen gibt, ist auch ein Verkehrsgutachten not-
19 wendig, das man beauftragen müsste.

20
21 **MOR:** Ja, genau.

22
23 **SM:** Dann gibt es die iterative und kooperative Weiterentwicklung von der Idee. Das heißt, dass in dem Zeitraum die Initiative mit
24 der Bürgerbeteiligung anfängt. Gleichzeitig sucht sich nach Unterstützer*innen oder Förder*innen, um die Möblierung und Aus-
25 stattung, die man dafür braucht, zu finanzieren. Sie kümmern sich aber auch darum, dass man eine wissenschaftliche Begleitung für
26 das Projekt hat.

27
28 **MOR:** Ja, genau.

29
30 **SM:** Zum gleichen Zeitpunkt, wenn das Konzept steht, dann muss die Initiative die Genehmigungen beantragen. Das Kreisver-
31 waltungsreferat ist für die Veranstaltungen zuständig. Die Sondernutzungen – ich weiß nicht, ob das über das Mobilitätsreferat läuft
32 oder macht das das Kreisverwaltungsreferat?

33
34 **MOR:** In der Regel ist das Kreisverwaltungsreferat für die Sondernutzungen zuständig. Es gibt die Möglichkeit, dass wir auch mit
35 einem Konzentrationsbescheid alles in einer Genehmigung zusammenfassen können. Das ist mit dem Kreisverwaltungsreferat ab-
36 zusprechen, wer was übernimmt. Wenn es nur eine kleine Sondernutzungen ist, die in einem abgesperrten Bereich stattfindet,
37 können wir die Ausnahmegenehmigung erteilen. Aber wenn es größere Sondernutzungen sind, z.B. Parklets, dann bleibt es beim
38 Kreisverwaltungsreferat.

39
40 **SM:** Aber es ist so, dass die Veranstaltungen, die genehmigt werden, trotzdem mit dem Mobilitätsreferat rückgesprochen werden, ob
41 das mit den Zielvorgaben übereinstimmt.

42
43 **MOR:** Genau. Es ist so, dass für die Veranstaltungen ausschließlich das Kreisverwaltungsreferat zuständig ist. Da haben wir auch
44 gar keine Möglichkeit oder Zuständigkeit. Nur bei den Sondernutzungen ist es so, dass wir die Möglichkeit haben eine Ausnahme-
45 genehmigung nach §46 StVO zu erteilen. Da wäre dann in dieser Ausnahmegenehmigung die Sondernutzungsgenehmigung mit
46 erfasst. Das heißt, da wäre es rechtlich auch möglich, dass wir Sondernutzungen genehmigen. Genauso wie das Kreisverwaltungs-
47 referat Sachen aus der StVO anordnet. Da gibt es Überschneidungen. Bei Veranstaltungen ist es klar geregelt, dass das bei dem Ver-
48 anstaltungsbüro liegt.

49
50 **SM:** Dann habe ich in der Rahmenrichtlinie, die extra für die temporären Interventionen erarbeitet wurde, nachgelesen, dass es eine
51 Entscheidungsvorschlag gibt, den dem Bezirksausschuss zustimmen muss. Ist das nur so, wenn es ein Verkehrsgutachten gab, oder
52 gilt das prinzipiell, dass es für den Bezirksausschuss einen Entscheidungsvorlage gibt?

53
54 **MOR:** Das gilt prinzipiell. Es steht am Anfang, dass man den Bezirksausschuss beteiligt. Man muss ohnehin bei jeder verkehrsrecht-
55 lichen Anordnung den Bezirksausschuss mindestens anhören. Bei so etwas ist es schon geregelt, dass die bei so etwas zustimmen. In

Anhang 1: Transkripte

E. Rücksprache mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

- 56 der Regel ist das Formsache, deswegen ist es uns auch wichtig, dass die von Anfang an dabei sind und dahinter stehen. Wenn man
57 da Widerstände hat, ist es auch schwierig allgemein von der Akzeptanz. So kann man, wenn es in der Bevölkerung Widerstände gibt,
58 zusammen mit dem Bezirksausschuss die Vertretung der Wirkung oder den Anwohner*innen in dem Bereich begegnen. So legen
59 wir das dem Bezirksausschuss noch mal vor. Es ist mehr pro forma. Es ist auch keine Riesenbeschlussvorlage, sondern mehr so all-
60 gemein, dass man das nochmals dem Bezirksausschuss vorlegt und die dem zustimmen. Das ist für uns als Rückhalt wichtig. Und
61 auch rechtlich, dass wir begründen können, dass wir die beteiligt haben und sie diesem Gesamtkonzept zugestimmt haben.
62
- 63 **SM:** Das heißt, wenn man das Go hat, kann man die verkehrsrechtlichen Anordnungen vorbereiten. Dann geht es auch um die An-
64 ordnungen der Schilder und Markierungen für die Intervention. Da war im vergangenen Jahr die Problematik, dass die Beschilderung
65 und Markierung theoretisch durch externe Firmen passieren soll, wegen Personal- und anderen Engpass, war es doch immer eine
66 Sache, die auf die Initiativen zurückgefallen ist, oder?
67
- 68 **MOR:** Genau. Noch kurz zu der Anordnung. Es würde eigentlich Zustimmung durch den örtlichen Bezirksausschuss heißen. Der Be-
69 zirksausschuss wägt nicht ab, das machen wir als Behörde. Das läuft auch parallel. Oft ist es so, dass die Anordnung schon fertig ist.
70 Manchmal legt man dann dem Bezirksausschuss auch die Anordnung vor. Die ist dann in der Regel schon fertig. Der wird natürlich
71 erst rausgegeben, wenn die Zustimmung vom Bezirksausschuss vorliegt. Aber letztlich läuft das parallel. Bis der Bezirksausschuss
72 zustimmt, ist die Anordnung schon fertig.
73
- 74 **SM:** Gut, okay, dann ist alles so weit vorbereitet, dass man die Intervention aufbauen kann. Während der Intervention oder während
75 des Experiments ist das Kreisverwaltungsreferat und die Polizei mit dabei als Unterstützung, damit die Anordnung eingehalten
76 werden.
77
- 78 **MOR:** Ja, da wird die Frau Sommer (Name geändert) ihnen vermutlich etwas anderes erzählen. Da gab es die Schwierigkeit, dass
79 die Polizei nicht abschleppen wollte. In der Theorie ist das so. Da ist die Problematik mit der Beschilderung. Man muss schauen, wie
80 man dem begegnet. Man muss schauen, wie man beim Baureferat Kapazitäten schaffen kann, dass die da mehr machen können. Das
81 ist aber schon das Ziel. Letztlich haben wir keinen Mehrwert, wenn wir sagen, die Stadt hält sich da raus. Das hat uns letztlich mehr
82 Ärger und Arbeit gemacht, wie wenn es das Baureferat aufgestellt hätte. Aber das ist einfach eine Kapazitätsfrage. Sowohl personell,
83 finanziell, als dann tatsächlich auch hinsichtlich, die Schilder, die dann verfügbar sind.
84
- 85 **SM:** Wer entscheidet das? Wer ist dafür zuständig, dass tatsächlich mehr Kapazitäten zur Verfügung stehen? Das wäre ein wichtiger
86 Punkt. Wie erreicht man das?
87
- 88 **MOR:** Letztlich der Stadtrat. Die können die entsprechenden Mittel beschließen. Es gibt auch einen Beschluss, wo es um das Thema
89 gibt. Wo Gelder bewilligt wurden. Aber da muss man eben schauen, wie man das mit dem Baureferat klären kann. Grundlage wäre
90 dann, dass der Stadtrat beschließt, dass das Baureferat neue Stellen bekommt oder finanzielle Mittel. Zum Beispiel Pflanzgefäße, das
91 war auch so ein Thema. Es ist auch bewilligt worden, dass die neue Pflanzgefäße bekommen. Das ist der erste Schritt. Das ist dann
92 auf unserer Führungsebene und Baureferat-Führungsebene, wo man dafür sorgt, dass die entsprechenden Kapazitäten dafür bereit
93 gestellt werden. Aber die Grundlage wäre, dass der Stadtrat das beschließt.
94
- 95 **SM:** Das heißt als Referat kann man im Prinzip nur darauf hinweisen oder im Stadtrat anregen, dass so ein Beschluss gefasst wird.
96
- 97 **MOR:** Genau.
98
- 99 **SM:** Gut, dann war das eigentlich auch schon der Ablauf. Dann würde ich mal weitergehen. Ich habe auf Grundlage des Ablaufs über-
100 legt, wo man ansetzen kann, damit man das Ganze entzerrt und es sowohl für die Initiative leichter macht als auch für die Stadt. Ich
101 habe dafür verschiedene Hebelpunkte ausgearbeitet. Der erste Punkte wäre natürlich, dass man eine Rechtsgrundlage schafft. Es ist
102 auch ein Problem, dass die StVO das gar nicht hergibt. Vielleicht können Sie einfach einmal kurz erklären, was die Problematik ist.
103 Inwiefern steht die StVO im Weg? Was konkret müsste sich rechtlich ändern, dass in Zukunft von der Genehmigung her einfacher
104 abläuft?
105
- 106 **MOR:** Es ist so, es gibt im §45 die Möglichkeit einen Verkehrsversuch zu machen und einen Verkehrsversuch anordnet. Beziehungs-
107 weise fangen wir so an: Es gibt die Möglichkeiten einen Verkehrsversuch anzuordnen und Maßnahmen anzuordnen im Sinne einer
108 geordneten, städtebaulichen Entwicklung. Das wären zwei Einstiegsparagrafen. Es ist aber so, das wird leider auch oft bei uns im
109 Haus falsch verstanden, dass das kein Freibrief dafür ist, dass man alles darf. Man ist auch an bestimmte Vorgaben gebunden. Wenn
110 ich einen Verkehrsversuch mache, muss ich auch wirklich die Absicht haben (...); also es muss natürlich StVO-Konform sein. Wenn
111 ich sage ich mache eine Fußgängerzone als Verkehrsversuch, dann muss die Straße auch wirklich dafür geeignet sein. Auch dauer-
112 haft, sodass auch dauerhaft eine Fußgängerzone entsteht. Und nicht, dass nur einfach eine Straße hergenommen wird, wo ich das
113 mal im Sommer zu einer Fußgängerzone mache. Das muss nachhaltig sein. Und nachhaltig rechtlich möglich sein. Auch mit dem Ziel,
114 das Ganze zu verstetigen. Das ist beim Thema Fußgängerzone die Diskussion, ob das funktioniert oder nicht. Mit einem Verkehrs-
115 versuch können wir sehen, wie das funktioniert. So hatten wir es in der Sendlinger Straße gemacht. Das wäre hier auch wieder das
116 Falsche, weil das auf eine dauerhafte Verkehrsberuhigung oder andere Verkehrsregelung abzielt, dieser Verkehrsversuch. Weil ich da

Anhang 1: Transkripte

E. Rücksprache mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

117 schon die Absicht habe, etwas dauerhaft umzusetzen, aber ich möchte es vorher ausprobieren, um zu sehen, ob es tatsächlich auch
 118 in der Praxis funktioniert. Beim Städtebauparagraph, also mit einer geordneten, städtebaulichen Entwicklung, da muss ich auch die
 119 Vorgaben der StVO beachten. Da brauche ich ein Verkehrskonzept, das sämtliche Abwägungen enthält. Dort ist alles drin: was für
 120 Auswirkungen es hat, wer betroffen ist, die ganze Abwägung, man wirft alle Belange und Interessen in die Waagschale. Das muss
 121 auch vom Stadtrat abgesegnet sein. Der Stadtrat oder ein politisches Gremium – je nachdem, wenn es nur eine Ministraße ist, reicht
 122 auch der Bezirksausschuss, wenn es keine größeren Auswirkungen hat. Aber das muss ein politisches Gremium absegnen. Und das
 123 muss auch den Vorgaben der StVO entsprechen. Ich kann nicht einfach irgendwelche Sachen machen, die so in der StVO nicht mög-
 124 lich wären. Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten, wo die Verkehrszahlen das gar nicht hergeben, weil zu viel Verkehr ist, so etwas
 125 geht auch nicht. Man ist trotzdem auch an die sogenannte Gefahrenlage gebunden (§45 Abs. 9). Ich kann nur tätig werden, wenn eine
 126 konkrete Gefahr vorliegt und ich mit der Anordnung die Gefahr vorbeuge. Das ist der Kern der StVO und auch das Problem. Ich muss
 127 trotzdem solche Situationen oder Gefahrensituation irgendwie Begründungen und darlegen, dass ich das nicht einfach so machen
 128 und aus Jux und Tollerei die Straße beruhige. Es muss schon klar sein, dass zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion und somit eine
 129 Verkehrsberuhigung auch mit mehr Sicherheit einhergeht. Gerade auch für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Das muss dabei
 130 sein. Da haben wir aktuell auch einen Fall, wo man einen längeren Bereich als Spielstraße umfunktionieren will im Sommer. Das ist
 131 schwierig, weil dann gar kein Verkehr mehr stattfinden darf. Nur noch Fußgänger, die sich dort aufhalten dürfen. Die Anwesenden
 132 wären anderweitig erreichbar, aber letztendlich habe ich eine Straße dem Gemeingebrauch entzogen, denn die Straße ist ja für die
 133 Abwicklung von sämtlichen Verkehr da. Wenn ich die einfach zumache, ohne einen ersichtlichen Grund – und da ist die Aufenthalts-
 134 qualität zu wenig, weil nebenan ein größerer Platz ist, da wird's daran schon scheitern. Dann ist die Straße, die dafür da ist, dass sich
 135 Fahrzeuge fortbewegen können, seien es Autos oder Fahrräder, steht dem nicht mehr zur Verfügung. Ich habe keinen driftigen Grund,
 136 warum ich die Straße entziehe. Das ist der Haken, wo es nicht klappt, wo man es nicht anordnen kann. In dem Fall sehe ich es als
 137 eindeutig an. Wenn man die StVO ändern könnte, wäre es schon sinnvoll, dem auch Grenzen zusetzt, sodass man nicht alles machen
 138 kann. Aber man sollte es vereinfachen, damit man mehr ausprobieren kann und davon wekommt, dass man immer eine Gefahren-
 139 situation braucht. Das ist ja der Knackpunkt, dass ich immer diese Gefahrensituation brauche, die ich manchmal eben einfach nicht
 140 habe. Das müsste geändert werden. Ansonsten muss dem Ganzen auch gewisse Grenzen gesetzt werden, dass man nicht alles machen
 141 kann, ist auf jeden Fall sinnvoll. Die Diskussion über die Richtgeschwindigkeit zeigt das ganz gut. Man dreht es um, sodass grund-
 142 sätzlich Tempo 30 gilt. Nur in manchen Fällen erhöhen wir es auf 50 km/h oder 60 km/h innerorts. Dann haben wir nicht mehr das
 143 Problem, dass man für Tempo 30 eine Begründung brauchen. Manchmal hat man sie einfach nicht oder bekommen sie nicht her und
 144 dann geht es auch nicht. Das ist das, was sich in der StVO ändern müsste.

145
 146 **SM:** Es ist nun so, dass die StVO ein Bundesgesetz ist. Die Kommune hat relativ wenig Möglichkeiten das zu beeinflussen, was in der
 147 StVO geändert wird. Deswegen habe ich auch versucht, Ansatzpunkte zu finden, die unabhängig von der StVO funktionieren. Die
 148 nächste Idee war, dass man standardisierte Planungsvorgaben für konkrete Anwendungen oder Anliegen entwickelt. Das kommt
 149 aus dem Hintergrund, dass die Pop-Up-Radwege in Berlin auf standardisierte Planungsvorgaben basieren. Daher konnten die relativ
 150 schnell umsetzen. Wenn man sagt, man möchte Parkplätze umwandeln und hat den Anwendungsfall Parkplatz und hat dafür 3,4,5,
 151 verschiedene Möglichkeiten. Man möchte den Parkplatz begrünen als eine Möglichkeit oder man macht eine Lieferzone daraus,
 152 oder Fahrradstellplätze oder eine Aufenthaltsfläche. Man hat dafür quasi standardisierte Vorgaben, durch die man weiß, wie es
 153 funktioniert, was ich brauche, so kann ich das umsetzen. Damit könnte ich die ganze Konzeptionierungsphase schmälern, weil man
 154 die schon abgehakt hat. Wie ist da ihre Perspektive? Würde so was sinnvoll sein? Kann man sich das vorstellen? Wen würde man
 155 heranziehen, um so was zu entwickeln?

156
 157 **MOR:** So was gibt es letztlich auch schon für die Sommerstraßen, allerdings sind wir selbst Veranstalter. Da hat man das ein Jahr mit
 158 zwei Pilotprojekten entwickelt. Da hat man das schon so, dass es standardisiert ist. Allerdings ist da der Unterschied, dass wir das
 159 selber planen und durchführen. Da sind wir selbst in der Federführung und haben die Fäden selbst alle in der Hand, sodass es da
 160 einfach ist. Wobei es da auch Vorgaben gibt. Da ist man dann gebunden an dieses Konzept Sommerstraße und kann nicht irgendwie
 161 ganz was anderes machen, wie die Münchner Initiative Nachhaltigkeit, die jetzt dieses Jahr auch wieder etwas vorhaben, aber es sich
 162 komplett unterscheidet, von dem was sie letztes Jahr gemacht haben. Da würde das nicht gehen. Standardisiert bedeutet ja, dass es
 163 immer gleich ist. Man macht eine Form und es muss dann aber auch in die Form passen und dann geht's schneller. Alles, was dann
 164 nicht in diese Form passt, geht nicht. Das ist das Problem. Bei Parklets ist es ähnlich. Da hat man auch so standardisiertes Planungs-
 165 verfahren. Da ist es auch abgestimmt. Da sind alle automatisch mit im Boot, es geht seinen Weg und funktioniert. Bei den temporären
 166 Intervention von bürgerschaftlichen Projekten ist dann das Problem, wie ich gesagt habe, immer das Gleiche. Da ist es dann
 167 schwierig, wenn die mit neuen Ideen kommen. Oder die Münchner Initiative Nachhaltigkeit, die sich peu à peu weiterentwickeln
 168 wollen bis zum Superblock. Da geht die Weiterentwicklung nicht. Das ist jedes Mal etwas anderes und ich muss jedes Mal neu ein-
 169 steigen und brauche hier die Feuerwehr noch zusätzlich, hier die Müllabfuhr (...). Man kann es zumindest in die Richtung bringen,
 170 dass es einfacher läuft. Aber standardisiert es nicht mehr, wenn man sich steigern will oder immer was anders ausprobieren möchte.

171
 172 **SM:** Also hinsichtlich zur Förderung von bürgerschaftlichen Projekten weniger geeignet, weil die ihre eigenen Ideen haben, die ein
 173 einen Standard nicht mit hereinpassen. Die Parklets haben sich jedoch gut bewährt in München. Man könnte sich als Stadt zumindest
 174 überlegen, ob man das noch parallel macht, wenn man das Ziel hat temporäre Bepielungen im öffentlichen Raum zu stärken, könnte
 175 man das Prinzip vom Parklet auch auf andere Anwendungsfälle übertragen.

176
 177 **MOR:** Ja.

Anhang 1: Transkripte

E. Rücksprache mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

- 178 **SM:** Noch zur Kommunikation. Da war es bisher so, dass die Initiative auf die Stadt zukommt und dann ihre verschieden Ansprechpartner*innen hat. Das ist teilweise schwierig, weil die Initiative nicht wusste, an wen sie sich wirklich wenden muss. Es gab verschiedene Anlaufpunkte und die Wege waren weit. Das hat sehr viel Zeit gekostet. Daher die Idee, dass es eine Person gibt, die die Kommunikation auch übernimmt und sich quasi dazwischen schaltet und dieses Projekt oder Intervention gegenüber den unterschiedlichen Abteilungen vertritt. Für die Initiative schafft das Erleichterung, weil sie nur eine Ansprechperson hat, um das zu regeln.
- 179
180
181
182
183
- 184 **MOR:** Die Schwierigkeit dabei ist z.B. bei Veranstaltungen, wo das Veranstaltungsbüro zuständig ist, ein komplett anderes Themengebiet ist. Wir sind nicht zuständig und in keiner Hinsicht kompetent. Das muss das Baureferat bzw. das Kreisverwaltungsreferat machen. Da ist es manchmal besser, wenn die Initiativen direkt den Kontakt haben. Bleiben wir mal beim Veranstaltungsbüro: Die Initiative kann dann ihr Anliegen direkt vortragen ohne uns als zwischengeschaltete Ebene. Da ist es so, dass aufgrund der Zuständigkeiten es oftmals scheitert. Es gibt verschiedene Zuständigkeiten und wenn es komplett andere Referate sind, können wir nicht dazwischen funken. Es gibt auch hausintern unterschiedliche Zuständigkeiten. Da habe ich es auch letztes Jahr so gemacht, dass ich einfach von anderen Abteilungen das übernommen habe. Ich habe manche Sachen selber übernommen, auch wenn es nicht in meinem Bereich ist. Das war referatsintern und das konnte man klären. Ich wusste wie ich das machen soll und dann ging das. Aber das war der Ausnahmefall. Dass man auf eine Person zugeht und die sich um alles kümmert, wird es nicht sein. Da sind die verschiedenen Zuständigkeiten im Weg. Was aber Besserungen in Aussicht stellen kann, ist, dass wir Personal bekommen. Eine Kollegin, eine neue, ist schon da. Eine kommt noch demnächst und ein andere ist noch geplant. Darüber wollen wir das Thema stärken: Sommerstraßen, Superblocks, bürgerschaftliche Projekte. Ich mache das gerade On-Top zu anderen Aufgaben noch dazu und da habe ich auch nicht die Kapazität, viele Dinge zu übernehmen. Wenn Kolleg*innen da sind, die das als Hauptaufgabe haben, können dann mehr investieren und koordinieren und auch auf die anderen Referate zugehen und viele Dinge regeln, so wie wir es bei den Sommerstraßen machen. Wo es auch schon einen Kollegen gibt, der das hauptsächlich macht und die Kapazitäten hat, vieles selbst zu klären. Das können wir schon in Aussicht stellen. Dass die Initiative auf eine Person zugeht, die dann alles erledigt für die Stadt, das wird es denke ich nicht geben. Dann auch vom Bezirksausschuss vertreten, da wird die Initiative auch immer dabei sein und erklären, was sie vorhaben. Klar würden wir begleiten, aber die Initiative ist auch dabei.
- 185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
- 203 **SM:** Dann ist es vermutlich realistischer, dass die Initiative zum Mobilitätsreferat eine stärkere Verbindung hat, aber trotzdem zu den anderen Referaten den direkten Kontakt suchen muss bzw. das über das Mobilitätsreferat läuft. Den nächsten Punkt betrifft eigentlich nur die Initiative, die sich vorgenommen hat, die Kommunikation mehr auf die Klimaanpassung zu verlagern. Letztes Jahr gab es Probleme, dass der Raum angenommen wurde, weil es eine freie, asphaltierte Fläche war, es heiß war und viele Menschen nicht verstanden haben, was die Botschaft sein soll. Ich denke das liegt mehr in der Hand der Initiative, das ist für die Stadt nicht relevant.
- 204
205
206
207
208
- 209 **MOR:** Genau.
- 210
- 211 **SM:** Anderer Punkt war, dass die Initiative selbstständig die Anwohner*innen informiert hat, indem sie Flyer oder Karten gestaltet und in die Briefkästen geworfen haben. Trotzdem erhielten sie häufig das Feedback, dass Anwohner*innen sich nicht informiert gefühlt haben. So ein bunter Flyer ist vermutlich hin und wieder untergegangen im Briefkasten oder wurde nicht so ernst genommen. Die Idee ist offizielle Schreiben von der Stadt zu verschicken um zu informieren, weil das eine bessere Wirkkraft hat, wenn es ein offizieller Brief ist, den man sich anschaut. Ich weiß nicht, ob das konkret eine Aufgabe vom Mobilitätsreferat wäre, aber die Stadt besitzt auch die betreffenden Adressen, um so etwas zu verschicken.
- 212
213
214
215
216
217
- 218 **MOR:** Ja genau und wir haben sogar einen Stab Kommunikation im Referat. Die können dabei behilflich sein. Das müsste man klären, inwieweit die einsteigen, wäre aber schon denkbar. Wobei man auch sagen muss, selbst wenn es ein offizieller Brief ist oder offizieller Flyer, wo Landeshauptstadt München drauf steht, ist das keine Garantie, dass das tatsächlich ankommt. Wir hatten es auch schon bei Infoveranstaltungen oder Bürgerworkshops, wo sich auch welche beschwert haben, sie hätten keine Einladung bekommen, weil das halt irgendwo untergegangen ist. Wir beauftragen dann auch eine Firma, die das austrägt. Da kann auch mal was schief gehen, dass Häuser vergessen werden. Es kann da auch passieren, dass etwas untergeht.
- 219
220
221
222
223
224
- 225 **SM:** Wäre eine kleine Maßnahme, aber vielleicht trotzdem eine, die die Initiative unterstützen würde und dem Thema auch mehr Ernsthaftigkeit verleihen würde. Ein anderer Vorschlag ist die Lagerung und der Verleih solcher Ausstattungselemente. Die Initiative hat diese Jahr wieder die grünen Hochbeete hergenommen, die sie bei der Parkstraße schon eingesetzt hatten. Die hatten das Glück, dass das Schwanthaler Forum ihnen Lagerflächen angeboten hat, um die Elemente zwischenzulagern. Es ist für die Initiativen auch immer mit viel Aufwand verbunden die ganzen Sitzmöbel, Hochbeete, Schilder usw. zu organisieren und gleichzeitig zu überlegen, was danach damit passiert oder wie man es lagert. Ich habe mir gedacht, es gibt auch für die ganzen Verkehrsschilder eine zentrale Anlaufstelle, wo man die abholt. Ich glaube man muss dafür Miete zahlen oder eine Kautions hinterlegen. Das gleiche Prinzip könnte man auch mit Stadtmobiliar machen.
- 226
227
228
229
230
231
232
233
- 234 **MOR:** Da ist es so, wo sich die MIN letztes Jahr das geholt war, das war ein Baumaschinen-Verleih. Das war keine Stelle der Stadt. Da können wir leider nicht entgegenkommen. Wir als Mobilitätsreferat haben gar keine Liegenschaften, wo wir etwas lagern können. Wir haben da überhaupt gar keine Optionen. Die einzigen wären das Baureferat. Ich bin mir sicher, dass das Baureferat das verneint, dass private Initiativen ihre Sachen lagern können in den Lagern vom Baureferat. Da ist dann die Gefahr da, dass mehrere kommen. Da sehe ich keine Möglichkeit, dass die Stadt etwas anbietet zur Lagerung. Das sind bürgerliche Initiativen, private Initiativen die
- 235
236
237
238

Anhang 1: Transkripte

E. Rücksprache mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

239 müssen auch privat schauen, dass sie die Sachen unterbekommen. Da haben wir leider keine Möglichkeit. Mit dem Verleih müsste
 240 man mal mit denen sprechen. Klar, das mit den Schildern, da wäre es so, dass das Baureferat auch selbst beschildert. Auch mit Stadt-
 241 mobiliar müsste man mal reden, das hängt von der Verfügbarkeit ab. Aber es gibt keine Garantie, dass dann immer die Verfügbar-
 242 keit gegeben ist. Da haben wir auch wieder das Problem „einheitlicher Ansprechpartner“. Da wäre rein das Baureferat zuständig, da
 243 können wir als Mobilitätsreferat auch nur höflich darum bitten, dass sie so etwas machen. Das ist ein anderes Referat, die haben eine
 244 andere Leitung. Müsste man über einen Beschluss regeln oder dass das Baureferat beauftragt wird. Dann geht da was, dass sie be-
 245 stimmte Kapazitäten zum Verleih zur Verfügung stellen. Da wäre es vorstellbar, aber da müsste man ganz oben einsteigen und dicke
 246 Bretter bohren, dass das Baureferat mit ins Boot geholt wird und offiziell beauftragt wird.

247

248 **SM:** Der Gedanke war, wenn man die Schilder lagern kann und die Stadt schafft sich Ausstattungselemente an, bietet es man den
 249 Initiativen an, dass sie darauf zurückgreifen können. Gleichzeitig kann die Stadt das auch für Sommerstraßen usw. verwenden.

250

251 **MOR:** Das müsste man mit dem Baureferat klären und auch die finanziellen Mittel locker machen und das Baureferat beauftragen.
 252 Dann wäre zumindest der Verleih denkbar. Die Lagerung schließe ich aus. Da haben die dann ein Vorteil und das können wir als
 253 öffentliche Hand nicht machen.

254

255 **SM:** Wenn die Stadt eigene Möbel hat, dann geht es. Es ist zumindest auch ein Signal, dass man als Stadt und auch als Initiative diese
 256 Art von Projekten fördern möchte. Über die personellen Kapazitäten haben wir eigentlich schon gesprochen, das würde ich über-
 257 springen. Zur stärkeren politischen Einbindung: Das war ein Gedanke der Initiative. Inwiefern sie sich das vorstellen, muss ich auch
 258 noch mal mit ihnen sprechen. Was ich herausgehört habe, war, dass Sie sich nicht in der Rolle sehen, z.B. die Verkehrswende umzu-
 259 setzen, sondern dafür politische Entscheidungen getroffen werden müssen. Dafür soll man die Politik stärker an die Hand nehmen.

260

261 **MOR:** Klar, das stimmt natürlich. Dauerhaft umzusetzen ist unsere Aufgabe. Das ist auch politisch Aufgabe, wo die Politik das selber in
 262 der Hand hat. Leider ist es oft so, dass sich selbst die Regierungsfractionen im Rathaus nicht einig sind. Dann kann es sein, dass etwas
 263 nicht vorangeht oder ein Kompromiss herauskommt, der vielleicht für die Initiativen nicht so befriedigend ist. Das ist rein politisch.

264

265 **SM:** Das ist dann der Aushandlungsprozess. Ich sehe gerade, dass ich keine volle Version von Zoom habe, deswegen wird in fünf
 266 Minuten das Meeting beendet. Wenn wir bis dahin nicht fertig sind, einfach wieder in den Raum zurückkehren. Der ist nicht gesperrt.

267

268 **MOR:** Ja, okay.

269

270 **SM:** Die Datenerhebung als Argumentationsgrundlage spielt so ein bisschen darauf an... Also die wissenschaftliche Begleitung ist
 271 vorgegeben. Ich weiß nicht, ob das Pflicht ist, aber es ist auf jeden Fall erwünscht. Wenn man das stärker fördern würde, hätte man
 272 eine bessere Argumentationsgrundlage für solche Interventionen. Es ist nach wie vor so, dass es kritische Stimmen gibt zu den Inter-
 273 ventionen oder man es nicht so nachvollziehen kann – ganz egal ob in der Politik oder in der Gesellschaft. Aber wenn man sagen
 274 kann, mit der Intervention haben wir das erreicht, bringt man das Ganze auch auf eine sachliche Ebene. Dafür müsste man auch
 275 bereit sein finanziell usw. stärker zu fördern. Das ist natürlich auch mit Aufwand verbunden Messungen oder Zählungen oder Um-
 276 fragen usw. zu machen. Aber es würde helfen, das auch in der Kommunikation zu stärken.

277

278 **MOR:** Wir haben selbst auch ein kleines Team, das für Datenerhebung zuständig ist. Die kann man sicherlich einbinden. Das wäre
 279 eine Möglichkeit. Mit finanzieller Förderung ist die Frage auch, inwieweit die Hochschulen finanziell einspringen und das fördern. Ich
 280 weiß nicht, ob wir Mittel bereitstellen können. Da kenne ich mich zu wenig aus. Allerdings haben die Initiativen Zuschüsse erhalten,
 281 die sind aber nicht für solche Sachen drauf gegangen, sondern hauptsächlich für den Unterhalt von dem Ganzen. Das war Schade, weil
 282 für so etwas kein Geld mehr übrig war. Da können wir entgegenkommen, wenn unsere Abteilung das macht und etwas beisteuert,
 283 wenn es benötigt wird.

284

285 **SM:** Zur Laufzeit: Hier war die Erfahrung, dass so eine Intervention auch etwas Zeit braucht, bis sie angenommen wird. Bis man ver-
 286 steht, was die Botschaft dahinter ist. Aktuell ist es glaube ich bei vier Monaten. Wäre es eine Option oder könnte man das noch ver-
 287 längern auf sechs Monate oder wenn es sich anbietet auch mal ein Jahr lang?

288

289 **MOR:** Da ist die Situation so: Der Beschluss mit der Grundlage von dem Ganzen sieht eine zweijährige Pilotphase hervor. Das war
 290 letztes Jahr und wird dieses Jahr sein. Dann werden wir das evaluieren und für künftige Projekte wird es noch mal einen Beschluss
 291 geben. Wenn wir sehen, es macht Sinn die Laufzeiten zu verlängern, dann werden wir das auch dort reinschreiben und in Zukunft
 292 möglich machen. Bei der Münchner Initiative Nachhaltigkeit war es letztes Jahr das Problem, dass die genau zwischen G7-Gipfel
 293 und Wiesn waren und da waren sie örtlich einfach betroffen von der Wiesn und mussten Mitte September wieder weg. Das Frei-
 294 raumviertel in der Landwehrstraße ist zwar auch in Wiesn-Nähe, aber nicht so unmittelbar, sodass die noch bis Mitte/Ende Oktober
 295 bleiben konnten. Da haben wir schon auch verlängert, aber das war in der Schießstättstraße einfach den äußeren Umständen
 296 geschuldet.

297

298 **SM:** Dann zur finanziellen Sicherheit. Diese Jahr wurde MIN mit einer Sonderförderung bezuschusst. Da war nur das Problem, dass
 299 sie oft nicht wussten, ob sie das Geld bekommen. Gleichzeitig haben sie damit gerechnet, dass sie es bekommen, damit das auch mit

Anhang 1: Transkripte

E. Rücksprache mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

300 der Planung vorangeht. Das ist aber vermutlich auch wieder eine Sache, die über den Stadtrat beschlossen werden muss, dass man
301 die künftig stärker fördert und insgesamt das Budget für solche Projekte erhöht, damit da die Sicherheit da ist.

302

303 **MOR:** Ja wobei da ging es mehr darum, dass das Geld da ist. Die haben die Förderung von uns letztes Jahr schon erhalten. Bis das
304 dann ausbezahlt war und alles geregelt war, hat das gedauert, sodass die natürlich vorschießen mussten weil die parallel geplant
305 haben und auf das Geld gewartet haben. Da kann ich nur auf die personellen Kapazitäten verweisen. Wenn es dann mal Leute gibt,
306 die sich hauptsächlich um das Thema kümmern und nicht wie bei mir on-top, wo ich das noch schnell irgendwie versuche hinzu-
307 bekommen mit mehreren anderen Stellen. Da geht es halt nicht anders, dass man es halt auf den letzten Drücker ausbezahlt. Klar,
308 das verstehe ich schon. Aber es war ursprünglich gar nicht geplant die Förderung und wir mussten hinterher das kurzfristig auf die
309 Beine stellen. Ich denke, wenn man insgesamt die Abläufe besser hinbekommt, dann wird es auch so sein, dass so Fördergelder eher
310 da sind.

311

312 **SM:** Zum letzten Punkt noch, das haben Sie selbst auch schon angesprochen, dass es diese Jahr schwierig war mit der Polizei und mit
313 der Kontrolle von den Anordnungen. Frau Sommer (Name geändert) hat mir auch schon erzählt, dass sie schon ein Gespräch hatten
314 mit dem Polizeipräsidium. Gibt es schon Ideen, wie man das besser machen könnte? Auch, dass es mehr Zusammenhalt ist, dass sich
315 tatsächlich auch dafür eingesetzt wird, dass die Anordnungen tatsächlich umgesetzt werden. Für die Initiative ist das hinsichtlich der
316 Haftung ziemlich stressig, wenn sie Angst darum haben mussten, dass ein Unfall passiert oder eine Gefahrensituation entsteht, weil
317 sich die Autofahrer*innen nicht an die Vorgaben halten.

318

319 **MOR:** Also bei dem einen Fall hing es konkret damit zusammen, dass die Polizei nicht abgeschleppt hat. Weil der LKW schon be-
320 stellt und da war, mussten sie eigenhändig die Straße sperren, damit sie das Mobility-Hub aufbauen können. Das war die Situation
321 die daraus resultierte, dass die Polizei nicht abgeschleppt hat. Letztlich ist es so mit der Kontrolle: Selbst wenn alles glatt läuft, ist es
322 natürlich schon so, dass die Initiative Verantwortung dafür hat, dass alles verkehrssicher ist. So steht es auch in der Anordnung drin.
323 Das können wir nicht leisten. Die Initiative macht das Ganze. Wir genehmigen auch und begleiten und unterstützen, aber letztlich ist
324 es auch so, dass wir nur genehmigen können. Die Verantwortung ist bei dem Erlaubnisnehmer*in, dass es verkehrssicher ist. So ist es
325 auch bei Veranstaltungen. Wenn wir Flächen für eine Veranstaltung hergeben, sind auch die Veranstalter dafür (...). Die Veranstalter
326 tragen Sorge dafür. Man kann die Initiativen nicht ganz da herauslassen, aber in dem Fall ist es einfach aus mehreren Gründen un-
327 glücklich gelaufen. Da sind viele Dinge zusammengekommen, deswegen hat die Polizei nicht abgeschleppt. Man müsste im Vorfeld die
328 Polizei konkret einbinden. Da ist auch das Problem, da können wir mit dem Polizeipräsidium viel besprechen, letztlich sind es halt
329 die Streifenpolizist*innen die vorbeikommen, die das machen. Die waren bei dem Gespräch natürlich nicht mit dabei und die haben
330 vielleicht noch ganz andere Sorgen. Die sind auch nicht scharf drauf abzuschleppen, weil sie dann mit einem Widerspruch rechnen
331 müssen und das ist Arbeit. Deswegen ist es wichtig, wenn man so etwas hat, dass man die örtliche Inspektion frühzeitig miteinbindet,
332 sodass man höherer Chancen hat, dass es mit dem Abschleppen klappt.

333

334 **SM:** Okay, das waren erst mal so die Punkte die mir aufgefallen sind. Ich weiß nicht, ob sie selbst noch Ideen oder Sachen aufgefallen
335 sind, das war schwierig und das würde helfen. Vielleicht auch was die Pläne sind, um solche temporären Interventionen zu stärken.
336 Oder ob die Stadt oder das Mobilitätsreferat überhaupt Interesse daran hat, diese Art der Stadtgestaltung zu verfolgen.

337

338 **MOR:** Dass wir zwei neue Stellen bekommen haben, zeigt, dass wir das mit mehr Personal weiterverfolgen möchten. Wie ich es schon
339 erwähnt habe, wird die zweijährige Pilotphase evaluiert und da wird das auch mit einfließen, dass wir es in Zukunft besser machen
340 können mit den Zuschüssen. Der Gedanke, dass wir Zuwendung geben und die geben die ganze Zuwendung dafür aus, dass sie die
341 Verkehrsschilder besorgen, obwohl das Baureferat, das für gar kein Geld hätte aufstellen können, wenn sie die Kapazitäten gehabt
342 hätten. Das ist natürlich etwas unglücklich. Oder auch beim Freiraumviertel, wo der Unterhalt von den Parklets so teuer war, dass
343 das deren Budget verschlungen hat. Da brauchen wir das Baureferat eben immer dazu, weil das die Themen sind, wo sie mit ihrem
344 Equipment helfen können. Das werden wir in diesem Folgebeschluss mitreinbringen. Das ist schon auch so, wie sie gesagt haben,
345 das mit den Pflanzgefäßen haben wir angeregt vor einem Jahr. Die sind jetzt bestellt. Dauert halt ein Jahr, bis die da sind. Aber dass
346 wir mehr Möglichkeit haben und so dann mehr helfen können. Jetzt nicht unbedingt mit monetären Zuschüssen, sondern mit dem
347 entsprechenden Equipment. Oder wir machen die Beschilderung, stellen etwas auf, helfen (...). Das ist etwas, wo ich denke es würde
348 allen Seiten helfen. Da müssen wir den Folgebeschluss so formulieren, dass ein klarer Auftrag auch an das Baureferat geht und die
349 entsprechenden Mittel hinfließen, sodass man von der Seite einfach mehr machen kann.

350

351 **SM:** Das heißt, dieser Beschluss, diese Rahmenrichtlinie, ist quasi nur für zwei Jahre gültig.

352

353 **MOR:** Ja.

354 **SM:** Und auf Grundlagen von den neuen Erkenntnissen erfolgt nochmals ein neuer Beschluss.

355

356 **MOR:** Ja, genau.

357

358 **SM:** Okay. Kann sich die Stadt auch vorstellen, dass sie selbst mehr die Initiative ergreift, um solche Projekte umzusetzen? Oder ist
359 nach wie vor der Gedanke, dass die Initiativen diejenigen sind, die die Ideen bringen und dann wird gemeinsam gekuckt. Oder kann
360 man sich vorstellen, wie mit den Sommerstraßen, das ist ja auch überwiegend von

Anhang 1: Transkripte

E. Rücksprache mit dem Mobilitätsreferat, Verkehrsmanagement

361 der Stadt.

362 **MOR:** Ja also da gibt es jetzt auch das Projekt „MCUBE autofreie Quartiere“, da gibt es auch bei uns im Haus eine Stelle und die planen
363 auch für dieses Jahr zwei Interventionen. Das läuft vom Prinzip gleich, nur dass dann keine bürgerschaftliche Initiative ist, sondern
364 das Mobilitätsreferat zusammen mit dem Planungsreferat sind diejenigen, die das Planen und Umsetzen.

365

366 **SM:** Die Kritik an der Sache ist, dass die Initiativen teilweise nicht die Planungskompetenz haben, um solche Sachen umzusetzen.
367 Daher auch der Gedanke, ob so was künftig auch nicht noch mehr von der Planungsperspektive betreut werden sollte, sodass
368 die Planung nicht auch noch auf die Initiativen zurückfällt und die künftig öffentliche Räume gestalten. Haben Sie dazu auch eine
369 Meinung, welche Rolle zukünftig die planende Professur einnehmen soll, was diese Interventionen angeht?

370

371 **MOR:** Bei den Initiativen ist die Möglichkeit, dass sie Ihre Idee umsetzen können und etwas ausprobieren können. Die Planung ist
372 etwas, das in unsere Hand bleiben soll, weil das unsere ureigenste Aufgabe ist, als von uns und vom Planungsreferat. Beim Thema
373 Superblock, was die Fr. Sommer (Name geändert) auch gerne umsetzen würde. Die Idee kommt schon von der Initiative, aber in
374 der Größenordnung ist das sicherlich etwas, wo wir selber in die Planung einsteigen. Es ist auch jetzt geplant. Grün-Rot möchte ja
375 demnächst einen Superblock umsetzen. Das wird dann, wenn es den gibt, wird das offiziell von uns geplant. Wenn es um irgendwas
376 geht, was nachhaltig sein soll, dauerhaft bleiben soll sehen wir die Planungshoheit bei uns. Das ist unsere Aufgabe. Es gibt sicher-
377 lich auch andere Initiativen, die noch nichts gemacht haben, aber durchblicken lassen, dass sie selbst gerne ein Viertel umplanen
378 möchten. Da sagen wir schon, dass ist unsere Aufgabe. Man kann eine Straße ruhig mal temporäre beruhigen und deren Ideen ein-
379 fließen lassen, aber wenn es um größere Geschichten geht, ist und bleibt das unsere Aufgabe.

380

381 **SM:** Die Initiativen haben künftig die Rolle, um auf etwas aufmerksam zu machen und Ideen anzuregen, aber die Planung bleibt dort
382 wo sie ist, bei denen, die auch die Kompetenz dazu haben.

383

384 **MOR:** Ja.

385

386 **SM:** Ich bin mit meinen Fragen durch, ich weiß nicht, ob Sie noch Fragen haben.

387

388 **MOR:** Nein, ich glaube es ist alles angesprochen worden, auch was wir mit der Münchner Initiative Nachhaltigkeit und dem Freiraum-
389 viertel gesprochen haben. Das waren auch diese Punkte.

390

391 **SM:** Sobald die Arbeit fertig ist, schicke ich sie ihnen zu. Wenn sonst noch mal etwas gibt, melde ich mich noch mal. Ich werde das
392 Interview verschriftlichen. Wenn ich Zitate herausnehme, kann ich die Stellen gerne schicken und die können prüfen, ob das so passt.

393

394 **MOR:** Ja okay, alles klar.

395

396 **SM:** Vielen Dank für die Zeit und ein schönes Wochenende.

397

398 **MOR:** Gerne, ebenso, danke.

399

SM: Danke, Ciao!

F. Rücksprache mit dem Planungsreferat

Das Gespräch hat am 15.02.2023 online via Zoom stattgefunden. Dabei wurden aktuelle Inhalte und Arbeitsstände über den Bildschirm geteilt und diskutiert.

SM ist die Abkürzung für die interviewende Person (Sophia Mühlberger, Verfasserin der Thesis).

PTM steht für die interviewte Person, die dem Münchner Plantreff und dem Planungsreferat München zugehörig ist.

Die Transkription orientiert sich an den Regeln der einfachen Transkription nach Dresing und Pehl (Dresing & Pehl, 2018, S. 20-25)

- 1 **PTM:** Vielen Dank. Vieles ist mir bekannt. Schauen sie sich nur den Prozess an oder haben sie sich auch räumliche Lösungen in der
2 Praxis angeschaut?
3
- 4 **SM:** Der Fokus lag auf dem Prozess. Es ging darum, wie man diesen vereinfachen kann, damit dieser temporäre Interventionen stärkt.
5
- 6 **PTM:** Wie viele Initiativen oder Experimente haben Sie sich angeschaut? Haben Sie sich auf das WestendKiez fokussiert oder noch
7 andere Beispiele angeschaut?
8
- 9 **SM:** Was das prozessuale anging, war der Fokus die Schießstättstraße. Ich habe mir im Vorfeld, um prinzipiell das Thema temporäre
10 Interventionen besser zu verstehen, Projekte in München, aber auch andere Länder, andere Städten angesehen. Auch um zu ver-
11 stehen, was die Chancen und Risiken solcher Interventionen sind. (...)
12
- 13 **PTM:** Es geht gar nicht um eine Evaluierungsfrage, sondern eher darum, verschiedene Erfahrungen und Probleme abzubilden. Das
14 kann man aber von einer Masterarbeit auch nicht erwarten, dass das umfassend abgehandelt wird. (...)Wenn man sich fragt, was
15 gibt es für Hürden und wie kann man die aus dem Weg räumen, ist es schon sehr stark auf eine formalisierten Ebene angesiedelt.
16 Regulierung, Recht, Verwaltung, Geld... Das sind ja auch die realen Probleme, die man damit hat. Die stellen sich in einer anderen
17 Stadt vielleicht ganz anders dar als in München oder Deutschland. Bei uns ist es tatsächlich so. Da ist der Reflex, wenn etwas nicht
18 funktioniert, was man gerne haben möchte, dann soll es die Stadt oder der Staat machen. Wofür der Staat im Grunde auch da ist. Das
19 ist nicht falsch, aber meine Frage zielte eher auf Ansätze, die sich davon nicht behindern lassen, sondern Privatmodelle entwickeln,
20 wie es für die funktionieren kann. Natürlich muss es immer in einem gewissen Rahmen stattfinden, sonst hat das keine Existenz.
21 Gerade wenn es um Geld, Mobiliar, Akzeptanz und dergleichen geht, gäbe es vielleicht auch andere Wege für eine private Initiative
22 etwas zu bewegen, als zu sagen bei der Verwaltung komme ich nicht weiter. Lasse ich es dann sein oder mache ich es eine Nummer
23 kleiner oder fällt mir etwas anderes ein. Das hätte mich interessiert.
- 24 **SM:** Ja, das kann ich verstehen. Das ist auch ein guter Punkt. Kommt vielleicht auch ein bisschen auf die Initiative an. Ich hatte das
25 Gefühl, dass die Münchner Initiative zum Beispiel nach wie vor motiviert ist weiterzumachen, auch wenn es immer mal wieder Rück-
26 schläge gibt. Egal ob es an der Verwaltung oder an fehlender Erfahrung liegt. Großer Punkt ist das Vernetzen. Je besser man vernetzt
27 ist und je besser die Kontakte sind, desto leichter ist es auch, etwas umzusetzen. So hat man die entsprechenden Kapazitäten. Gleich-
28 zeitig sammelt man wichtige Erfahrungen. Man muss natürlich auch sagen, dass es ohne die Verwaltung nicht geht, weil das die ent-
29 scheidende Instanz ist. Daher glaube ich, dass es auch wichtig ist, sich auf die Zusammenarbeit zu fokussieren. Trotzdem wäre das
30 noch ein andere Bereich, den man weiter untersuchen könnte, um das Engagement weiter zu stärken. (...) Welche Bedeutung haben
31 temporäre Interventionen für die Planenden?
32
- 33 **PTM:** Alles, was sie da schreiben, ist wahr. Ich frage mich bei solchen Sachen immer, welche Rolle oder welche Funktion das tatsäch-
34 lich hat bzw. wo der höchste Wirkungsgrad bei so was ist. Das ist sehr abstrakt gesprochen. Machen wir es etwas konkreter. Der
35 Charme von solchen Projekten kommt ja daher, dass es etwas anderes ist, was nicht so in die Schublade passt. Es macht aus der Stadt
36 etwas anderes als das, was schon da ist. Was in aller Regel einen Mehrwert hat oder haben soll. Natürlich nicht für alle, das ist auch
37 klar. Die zweite Komponente (...) in dem Kontext, den sie jetzt ansprechen, der Planer-Disziplin: Viele Planer sind auch in der Ver-
38 waltung, manche sind auch welche, die solche Projekte machen. Die haben also nicht nur so eine Vermittlerrolle, sondern sind häufig
39 auf der einen oder anderen Seite zu finden. Also vielleicht kann man es auch so sehen. Ich glaube der größte Teil von den Projekten
40 ist personell (...), eher so angesiedelt (...), dass nicht eine Initiative einen Planer einschaltet, der das an die Verwaltung vermittelt
41 oder umgekehrt, wie es bei Bauprojekten häufig ist (...). Sondern hier ist es tatsächlich eher ein bilaterales Verhältnis, wo diejenigen
42 die ich als Planer*innen bezeichnen würde, entweder auf der einen oder auf der beiden Seiten stehen. Eine dritte Instanz ist meistens
43 gar nicht gegeben. Ist das die Lücke, die es braucht und gefüllt werden müsste? Müsste das eine planende Profession sein? Oder
44 müssten diejenigen, die sowieso daran beteiligt sind, das Know-how, den Blick, die Offenheit haben? Wenn ich Sie richtig verstehe,
45 ist das auch ihr Ansatz, die Rahmenbedingungen so zu designen, dass solche Dinge möglich sind. Das hat natürlich wie immer im
46 Leben etwas mit persönlichen Eigenschaften, Charakterzügen, Sozialisation, Ausbildung zu tun. Es gibt welche, die das einfach nicht
47 verstehen, andere die es verstehen wollen, aber denen man es nicht erklärt hat. Es gibt diejenigen, die das von sich auch treiben
48 oder zumindest offen sind und Lust darauf haben. Je nachdem wo man bei der Konstellation landet, hat man es im Prozess leichter
49 oder weniger leicht. (...) Es ist offensichtlich, dass alles ein Kommunikationsthema ist. Das ist nicht nur etwas, das in den Prozess
50 hereinpasst, so wie Sie es hier visualisieren mit den Pfeilen. Sondern es geht darum, was dazwischen passiert. Das findet in so einem
51 Schema statt, aber das sind sozusagen die Elemente, die erfasst sind und in ein System gebracht werden. Dann kann man natürlich
52 den idealtypisches System bauen oder einen Prozess, oder irgendwo anders ansetzen (...). Das ist alles richtig. Das eigentlich ent-
53 scheidende, sozusagen das weiße Blatt neben den Begrenzungslinien wie der rechtliche Rahmen etc., ist all das, was zwischen diesen
54 Elementen passiert, nicht passiert oder falsch passiert. Und das ist Kommunikation. Das ist glaube ich der entscheidende Hebel oder
55 das entscheidende Feld, in dem sich wahrscheinlich im Rahmen der Möglichkeiten am meisten bewegen lässt. Ich hatte eben etwas

Anhang 1: Transkripte

F. Rücksprache mit dem Planungsreferat

56 geögert, weil das eigentlich vollkommen offensichtlich ist, wenn man mal überlegt wo es Probleme gibt. Man vergisst es oft, dass es
57 eigentlich das ist, was zwischen diesen Feldern stattfindet. Das ist im Hinblick auf die planende Profession hinsichtlich „Skills“ der
58 beteiligten Akteuren sicher ein Feld, wo man natürlich auch insbesondere in der Verwaltung eine grundsätzliche Offenheit versucht
59 zu vermitteln.

60

61 **SM:** Mit Kommunikation meinen Sie wie das Projekt kommuniziert wird oder auch wie man mit den Beteiligten kommuniziert oder
62 beides?

63

64 **PTM:** Ich sehe das gar nicht so in einer Richtung. In aller Regel ist es so, dass Akteure Menschen sind, aber hier sind es auch Gremien,
65 Schriftstücke, Visualisierungen... Wenn ich eine Sitzgelegenheit in den Raum stelle, dann kommuniziert sie auch. Nicht in dem Sinne,
66 dass der Stuhl mit mir spricht, aber er sagt mir natürlich auch etwas. Das kommt in aller Regel nicht genau so an, wie es der Absender
67 gemeint hat. Da gibt es in aller Regel immer Erklärungsbedarf. Das, was Sie gesagt haben, ist ein Baustein. (...) wenn die Initiative
68 ihr Projekt hinbekommen möchte, das durch die Gremien bekommen muss, dann ist damit auch ein gewisses „Sendungsbewusst-
69 sein“ verbunden. Auch bei den beiden Beispielen, die Sie angeschaut haben. Die Leute im Westend machen das in aller Regel auch,
70 aber nicht nur, weil sie es schön finden (...), auch weil sie eine darüber hinausgehende Botschaft haben, wie der Stadtraum lebens-
71 werter sein kann, wie das Quartier besser für die Anwohner*innen funktioniert. Sie haben eine bestimmte Vorstellung zu Mobili-
72 tät, die momentan nicht so ist, wie sie sich es gerne wünschen. Andere Leute haben eine andere Vorstellung von Mobilität (...). Das
73 liegt dem ja zu Grunde. Über so ein Experiment werden solche Haltungen transportiert. Umgekehrt ist eine Sommerstraße eine im
74 politischen Willen gegessene Haltung. Diese Straße soll zumindest zeitweise Spielfläche und Aufenthalt sein und nicht nur für Mobili-
75 tät im eigensten Sinne funktionieren. Vielleicht nicht mal für „gute“ Mobilität wie Radverkehr (...). Das liegt dem zu Grunde. Wenn
76 man das jetzt promoten will, also wenn man sagen würde, ich bin der Berater einer solchen Initiative (...), dann würde man eine Art
77 Kommunikationsmarketing (...) aufsetzen, um zu überlegen, wie ich mit dem Bezirksausschuss rede, mit der Bezirksinspektion, gehe
78 ich überhaupt zum Mobilitätsreferat und so weiter. Mit wem mache ich das und was sagen ich dem? Bei anderen Veranstaltungen
79 kommuniziere ich das Projekt vielleicht etwas anders. Das ist eine Form der Kommunikation, die dem Ganzen sicherlich auch helfen
80 würde, wenn das mit dementsprechenden Wissen ausgestattet ist und so semi-professionell funktioniert. Umgekehrt genauso in
81 der Verwaltung. Das ist eine Blackbox, Man kann da bei allen möglichen Leuten landen. Vielleicht bekommt man erst mal einen sehr
82 harschen Kontakt, der aber in der Sache vielleicht sehr konstruktiv ist. Auch da könnte man natürlich ansetzen. Das ist das eine. Das
83 andere ist tatsächlich, was ich in diesem Schaubild gesehen habe, gibt es verschiedene Wechselwirkungen und funktionieren in aller
84 Regel über Kommunikation und das, was damit transportiert wurde und ankommt oder nicht ankommt. Das kann man sicher nicht
85 so ganz klar wie eine Maschine steuern, wie es dieser Prozess hier suggeriert. Die grundsätzliche Aussage von mir wäre, dass das
86 Spannende dabei ist, auch wenn man über Erfolg nachdenkt (...), brauch man erst mal eine Visualisierung, wie Sie es jetzt hier ge-
87 macht haben. Die erzählt nur das Vordergründige und die halbe Wahrheit, was keine Kritik ist. Im Grunde bräuchte es jetzt die selbe
88 Folie noch mal, wo alles transparenter gemacht wird. Da steht dann irgendwie Kommunikation oder Interaktion drauf. Das lässt sich
89 nicht mehr so schematisch darstellen, weil dort viele Fehlerquellen drin sind. Das ist sozusagen ein anderes Layer von diesen Be-
90 ziehungen, was vielleicht den größten Einfluss hat.

91

92 **SM:** Finde ich spannend. Ich nehmen das auf jeden Fall mit auf. Natürlich nicht als Grafik bzw. in der Tiefe, aber ich kann mir das
93 gut vorstellen. Ich hatte auch den Eindruck, dass Kommunikation ein großer Hebelpunkt ist. Auch die Frage, wie vermarkte ich das
94 Projekt, um eben dementsprechend Zuspruch zu bekommen. Ist ein spannender Punkt. Auch die Initiative hat bedauert, dass sie
95 wenig im Dialog mit den Anwohner*innen war.

96

97 **PTM:** Da sieht man auch, dass man es nicht erzwingen kann. Manche wollen das auch gar nicht. Das ist auch die Realität. Dass es
98 verschiedene Ansichten gibt, wird man nicht aus der Welt schaffen. Nichtsdestotrotz kann man es auf beiden Schienen so sehen. Ein-
99 mal in den formalen Prozessen (...) und in der realen Welt. Wenn es das Projekt gibt oder geben soll, passieren dort auch Wechsel-
100 wirkungen. Die Anwohner finden es ganz toll oder eben auch nicht. Es werden Veränderungen bemerkt oder es wird etwas be-
101 fürchtet, was vielleicht so ist oder auch nicht. Das sind zwei Dimensionen, die so hier vielleicht noch nicht abgebildet sind. Auch wenn
102 alles da wäre, was Sie sich wünschen oder die Initiative, ob dann automatisch alles funktionieren würde, weiß ich auch nicht. Es wäre
103 einfacher, klar. Es gäbe vielleicht auch nicht so viel Diskussion, aber es wäre tatsächlich nicht automatisch da.

104

105 **SM:** Das kann man ja darstellen und aufnehmen. Man kann zeigen, dass es (...) keine Garantie für Erfolg ist, weil die angesprochenen,
106 inne liegenden Kommunikations-Fehlerquellen trotzdem noch da sind.

107

108 **PTM:** Genau, das ist keine Kritik, aber wenn man es ganz neutral betrachtet, passiert auch ganz viel auf dieser Schiene. Was gibt es
109 noch für Fragen?

110

111 **SM:** Je nachdem wie viel Zeit sie noch haben. Ein Sache war auch die Frage nach den Treibern dahinter. Wer profitiert von den
112 temporären Interventionen und was ist die Motivation dahinter, das zu machen? (...) Welche Rollen treten auf?

113

114 **PTM:** Wie ich es wahrnehme, ist es etwas, was eher noch im Bereich der Initiativen stattfindet. Ich weiß, dass viel solches Denken
115 und Potenzial vorhanden ist von bürgerschaftlich organisierten Initiativen, NGOs oder wie man sie auch nennen mag. Die Beispiele,
116 die sie jetzt auch gezeigt haben, haben ja bereits eine Art Angebotsnutzen. Also der Wille ist in der Verwaltung und in der Politik

Anhang 1: Transkripte

F. Rücksprache mit dem Planungsreferat

117 stückweit angekommen oder wird von manchen Parteien repräsentiert. Die reagieren auf Formate, die geschaffen wurden und
118 die noch nicht etabliert oder eingespielt sind. Das ist die Momentaufnahme. Bei den Sommerstraßen (...) glaube ich, dass es beim
119 zweiten oder dritten Durchlauf schon routinierter läuft. (...) Man gewinnt Erfahrungswissen und weiß, wie man damit umgehen
120 kann. Natürlich wirft eine neue Straße, ein andere Bezirksausschuss oder eine andere Initiative neue Fragen auf, aber nichtsdesto-
121 trotz spielen sich die Prozesse mit der Zeit ein. Trotzdem ist es ein formales Format, was allen im weitesten Sinne angeboten wird
122 und dann reagiert der Bezirksausschuss oder eine Initiative darauf. Da haben die Iden der Initiativen vielleicht einen Spiegel be-
123 kommen (...). Das ist etwas anderes, wie wenn ich etwas in den Stadtraumstellen möchte und das einfach mache. Dann ist die Frage,
124 darf ich das, will ich das, wie bekomme ich es hin und so weiter. Dann gibt es auch das Stadtoasen-Programm. Da gibt es im weitesten
125 Sinne auch ein Format für private Initiativen, die Mobiliar in die Stadt bringen wollen. Nicht kommerziell, aber auch jenseits von
126 größeren Sachen wie Sommerstraßen (...). Das gibt es auch. Ich glaube aber auch, dass viel von dem, was in den Köpfen solcher
127 Initiativen vorhanden ist, gar nicht auf der Straße landet, (...) weil sie nicht die Hürde überwinden, aus der privaten Idee genug (...)
128 Triebkraft aus sich selbst heraus generieren (...). Andere sind zu einem relativ frühen Zeitpunkt schon frustriert, weil sehen, dass es
129 kompliziert ist (...). Man braucht natürlich eine Art Netzwerk oder Allianz. Als Einzelperson tut man sich auch schwer, das zu schaffen.
130 Es braucht eine Art Mindestgröße oder kritische Masse von Treibern. Man kann nicht genau sagen, es braucht genau drei Personen.
131 (...) Ab einem gewissen Punkt braucht es gewisse Skills, wie man in den Genehmigungsprozess kommt. Dann muss man vielleicht
132 etwas bauen oder bauen lassen. Es stellt sich schnell die Finanzierungsfrage (...). Es braucht eine „Mindestressourcenkraft“ auf der
133 Treiberseite. Das ist bei dem, was Sie auch angesprochen haben, bei den privaten Entwickler so. Die haben in aller Regel genug
134 Ressourcen das zu machen, wenn sie es wollen. Da ist die Logik eine andere. (...) Es ist das Primärziel Geld zu machen. Es ist auch mit
135 Benefits für wen auch immer verbunden. (...) Wenn man genauer hinguckt, findet man vielleicht ein paar gute Beispiele. Mir steht gar
136 nicht vor Augen, wo ein privater Akteur gesagt hat, ich mache so etwas, was wir hier gerade beschreiben und zwar jenseits von so
137 einem Format. Beim Mobilitätskongress (...) gab es eine Gruppe, die schon einigermaßen professionell aufgestellt war. Nicht in dem
138 Sinne, dass sie das besser Projekt gemacht haben, aber die hatten auch ein ganz anderes Design. Da war auch ein Architekturbüro
139 und auch eine Werbeagentur (...) mit drin. Man hat tatsächlich gesehen, dass es vielleicht eine andere Form designt ist, auch wenn
140 es genau dasselbe Thema war (...). Das sehe ich aber eigentlich. Wahrscheinlich können das viele machen, auch privat. Ich denke
141 zum Beispiel an größere Firmensitze. (...) Aber das ist in deren Denken vermutlich nicht vorhanden. Und wenn doch, wird man sich
142 fragen, was bringt es? Da kann man auch sagen, es ist trotzdem schön oder ein Imagegewinn. Aber das sehe ich noch nicht so richtig.
143 Aber das wäre ein Feld, wo so etwas interessant sein könnte. In den USA oder in Kanada ist so was auch längst formalisiert. Die
144 können dann Gebäude höher bauen, wenn sie im Erdgeschoss was auch immer bezahlen und einen Starbucks reinmachen und einen
145 kleinen Brunnen bezahlen. Dann ist das ein halböffentlicher Raum, was auch okay ist. Das ist ein anderes System, was es bei uns in
146 der Form so nicht gibt und vielleicht auch nicht unser Modell ist. Trotzdem wäre das ein Sektor, in dem man Räume und Ressourcen
147 öffnen könnte. Manche machen ja Zwischennutzungen in ihren Gebäuden. Das ist aber etwas anderes, was Sie jetzt machen. Der
148 Fokus ist hier eher auf der Straße. Für mich ist das Ganze nicht nur und primär ein mobilitätsbezogenes Thema. Es hängt immer
149 eng damit zusammen, weil es um den Raum geht, der belegt ist. Wenn man überlegt, wie man den für andere Nutzungen freiräumen
150 kann, dann trifft man meistens auf Parkplätze, Fahrspuren (...). Vielen geht es um das politische. Statt Autos etwas anderes zu haben.
151 Ja, das ist natürlich eine Raumressource. Es macht wirklich auch nicht besonders viel Sinn 23h am Tag private Blechkisten flächen-
152 deckend herumstehen zu haben. Da kann ich mir es am ehesten vorstellen. Aber mir geht es gar nicht darum, das eine zu verdrängen,
153 um das andere zu platzieren, sondern für mich geht es generell um die Erhöhung von Qualitäten im Stadtraum. Deswegen ist das
154 natürlich ein Thema, wenn man im Space between buildings agiert, da ist halt das, was da ist und das kann man nicht vergrößern,
155 also muss man irgendwie umswitchen. Das hat immer etwas mit Mobilität bzw. Mobilitätsflächen zu tun, aber eigentlich geht es
156 noch um etwas anderes. Das was sie als grundsätzliche Thematik betrachten, das kann man ja auf viele Räume und Zwischen-
157 nutzungen, im gewerblichen und nichtgewerblichen Bereich übertragen. Da gibt es natürlich schon Beispiele. Das bekannteste in
158 letzter Zeit wird wahrscheinlich der Herr Benko sein mit der alten Akademie. Das sind große Entwickler, die wirklich große Summen
159 aufgewendet haben und eine Zeit lang vor oder während dem Umbau eine ganze Reihe von Aktivierungsmaßnahmen und aller-
160 lei Geschichten mitfinanzieren. Das ist sicher ein Kommunikationselement. Da sieht man, dass es funktioniert. Das muss man auch
161 gar nicht unbedingt kritisieren, weil es ja trotz allem, was man kritisieren mag und trotz aller Rendite, die das treibt, ein Mehrwert
162 an Raum und Nutzbarkeiten ist, die man hat. Ich würde halt davor warnen, sich davon blenden zu lassen, dass das alles ganz toll ist
163 und uns allen gemeinsam gehört. Das ist nicht der Fall. Das wäre ein Segment, wo Private so etwas machen. Noch mal anders: An der
164 Straßenecke, selbst wenn die BMW gehört, sehe ich das eigentlich nicht. Das könnte ein Treiber sein, weil der die Ressource hat. Das
165 ist das spannende, dass das die treiben, die nicht unbedingt über die Ressourcen verfügen. Dann finde ich es auch eigentlich wieder
166 komisch, dass die Stadt die einzige Adressat ist, der das bewerkstelligen soll. Raum ist natürlich unsere Ressource als Stadt, wir
167 können auf der eigene Fläche Anordnungen treffen. Das haben wir in der Hand. Das spannende wäre schon auch zu sehen, wo ist der
168 private Faktor jenseits einer Initiative.
169
170 **SM:** Also geht es um die Frage, wie man die anderen Potenziale mehr aktivieren kann und was man dafür tun kann, damit die das
171 wirklich machen.
172
173 **PTM:** Man kann von denen wahrscheinlich auch etwas lernen. Es gibt Projekte, wo Private sich solcher Initiativen bedienen als
174 Player. Das ist dann umgekehrt. Eine bekannte Initiative oder Akteure, die aktiv sind in dem Markt, werden angeheuert von privaten
175 Immobilienentwickler, um was schickes zu tun, was denen nutzt (...). Das ist eine spannende Konstellation, die es in München bisher
176 nicht so oft gab. Ich weiß auch nicht, ob das so ein großer Zukunftsmarkt ist. Dann kommen wir oft in ein Wissenskonflikt. Bin ich
177 noch Initiative und bin ich noch bei den Guten? Oder: Irgendwie muss ich auch leben und es ist nicht verboten, mit einer Sache Geld

Anhang 1: Transkripte

F. Rücksprache mit dem Planungsreferat

178 zu verdienen, die ich selbst nicht hinbekommen würde. Das sind auch spannende Sachen (...). Ich komme noch mal zu meinem An-
 179 fangspunkt zurück. Ich finde, dass der Charme von solchen temporären Interventionen sich tatsächlich primär daraus ergibt, dass sie
 180 temporär sind und Interventionen. Das ist das, was es so interessant macht. Das ist jetzt vielleicht eine komische Analogie, aber wenn
 181 man sich auf der Straße im Vorbeigehen verliebt, ist das was tolles. Wenn man im selben Moment entscheiden müsste, ob das etwas
 182 für immer ist, ist das etwas anderes. Dann kommen die ganzen Sachen. Wenn temporäre Interventionen betrachtet und das, was sie
 183 dargestellt haben, ist im Grunde ein Vorschlag, wie so etwas institutionalisiert und formalisiert werden kann, damit es in das System
 184 integriert werden kann. Da sind wir wieder beim Thema Kommunikation und Schnittstellen (...). Wo sind in der Organisation die ent-
 185 sprechenden Schnittstellen? Wo passt es zusammen und wo nicht? Aber ist es dann noch dasselbe? Das ist die Frage. Es ist auch toll,
 186 weil es vergänglich ist (...). Es zeigt, dass an dem Ort auch etwas anderes sein kann. Es verschwindet aber auch wieder oder es kommt
 187 etwas anderes stattdessen. Das ist vielleicht eine Grundfrage. Je mehr sich so etwas etabliert, inwiefern behält es diesen Charakter?
 188 Sie hatten auf einer Folie auch die gezielte Störung. So was ist dann nicht mehr eine Störung, sondern es ist normal. Was auch okay
 189 ist. (...) Wenn all unsere Straßen so gestaltet wären, dann wären sie wahrscheinlich schöner als sie jetzt sind, aber (...) was ist das
 190 Ziel? Die Kraft von so einer Intervention ist auch, so ein Stich zu setzen (...), um zu zeigen, es kann anders sein, Ich habe eine andere
 191 Idee von Stadt. (...) Wenn das alles normalisiert ist, dann ist der Effekt weg. Das ist vielleicht eine Grundfrage. Um auch wieder auf
 192 die Treiber zu kommen: Die Motivation ist natürlich bei den meisten da, weil es Hürden gibt und weil man etwas in die Welt bringen
 193 will, was noch nicht da ist. Wenn es ganz einfach wäre, würden es auch einige tun, aber dann wäre es vielleicht gar nicht mehr so
 194 spannend. Das Momentum des Infrage stellen, die gegebene Situation zu erhalten ist etwas Wesentliches, wenn man es um die Quali-
 195 tätäten geht, die man in das System bringen will. Gerade die Störungsqualität hat etwas. Es nervt zwar alle, es ist schwierig für alle Be-
 196 teiligten, aber das ist das Interessante daran.

197

198 **SM:** Den Punkt kann ich verstehen. Ich bin mit dem Verständnis herangegangen, dass die Anpassung an die Gegebenheiten (Krisen,
 199 Ressourcenknappheit) notwendig ist. Daher ist es erstrebenswert die temporären Interventionen als Ausgangspunkt für eine dauer-
 200 hafte Umnutzung zu sehen. Das heißt aber nicht, dass nicht auch immer wieder verschiedene temporäre Interventionen im Stadt-
 201 raum stattfinden können. Sommerstraßen machen im Sommer Sinn und die braucht man vielleicht so nicht im Winter (...). Das hängt
 202 von andern Umständen und der Raumnutzung ab. Das eine muss das andere auch nicht ausschließen.

203

204 **PTM:** Nein gar nicht. Das ist ein grundsätzliches Ding (...). Wenn man erfolgreich ist mit solchen Sachen, will man das verstetigen
 205 (...). Klima ist auch ein Punkt. (...) Wenn kein Auto mehr da ist und dafür nur Pflanzen, dann ist das klimatisch erst mal besser (...).
 206 Es ist in den letzten Jahrzehnten immer mehr reguliert worden, um allen Aspekten, die eine Rolle spielen, gerecht zu werden (...).
 207 Das ist glaube ich an einem Punkt, wo es gerade privaten Akteuren schwer macht, das alles zu erfüllen. Deswegen sollte man bei dem
 208 Thema vielleicht davor warnen, im Detail alles zu überregulieren. Es braucht eine Form, die aber in sich offen und frei sein sollte.
 209 Mit einer Standardmöblierung ist etwas, was die Stadt selbst tun könnte (...). Für Initiativen wäre es ja das spannende, wenn nicht
 210 alles dasselbe Holzbankdesign an die Ecke stellen. Genau das, sind so Spielräume, die man gezielt offen lassen sollte. Vielleicht sollte
 211 man die Initiativen mehr dazu anregen, in verschiedene Richtungen zu denken. Der Fokus ist natürlich Mobilität, Aufenthaltsquali-
 212 tät, vielleicht Klima, irgendetwas mit Pflanzen. Der ein oder andere denkt vielleicht tatsächlich Richtung Aktivierung, Es könnte auch
 213 ein Treffpunkt sein. Man kann eine kleine Veranstaltung machen oder so. Darf man etwas trinken oder nicht? Wie betreibt man das
 214 ganze? Wie reguliert man das auch in privaten Modellen? Wie viel Zeit hat das Ganze? Also vielleicht auch mal den umgekehrten Blick
 215 bei den Initiativen zu weiten, sodass es eine buntere Experiment-Werkstatt entsteht. Sodass Räume entstehen, die wirklich anders
 216 sind und nicht austauschbar.

217

218 **SM:** Wäre ja auch gut für die Identität des Viertels.

219

220 **PTM:** Ja, genau!

221

222 **SM:** Spannend, ich habe erst Mal keine Fragen mehr (...).

Anhang 2

Protokolle

A. Lagebericht Sommerexperiment Schießstättstraße

Das Sommerprojekt Schießstättstraße fand vom 07.08.2022 bis 11.09.2022 statt. Der folgende Bericht soll ein anschaulichen Eindruck vom Projekt wiedergeben. Jedoch handelt es sich dabei auch um persönliche, subjektive Eindrücke.

1 Aufbau

2 Der Aufbau des Sommerexperiment hat begonnen. Das eingerichtete Parkverbot zeigt schon seine Wirkung. Der freigewordene Raum
3 innerhalb des lang gezogenen Parkstreifens fällt mir sofort in das Auge. Grüne Blumenkästen grenzen die Fläche ab. Sie stammen
4 aus der letztjährigen Intervention in der Parkstraße. Durch deren Zwischenlagerung im Schwanthaler Forum, wurde die Wieder-
5 verwendung ermöglicht. Neues Highlight ist das Velo-Hub: Eine Mobilitätsstation, an der E-Bikes ausgeliehen, Räder repariert und
6 abgestellt werden können. Schließfächer und Aufenthaltsmöglichkeiten erhöhen den Komfort. Ich treffe auf fleißig helfende Hände,
7 die gerade die Blumenkästen befüllen. Die dafür benötigte Erde stellt die Stadt kostenlos bereit. Weiteres Engagement leistet ein
8 Architekt aus direkter Umgebung. Er entwarf mittels leeren Getränkekästen kleine Bänke und Tische. Heute hilft er beim Aufbau
9 der Möblierung. Sylvia Hladky, Projektleiterin des Westendkiez, hätte gerne noch mehr Sitzmöglichkeiten installiert. Doch die An-
10 wohner*innen befürchten, dass zu viele Aufenthaltsmöglichkeiten zu einer Lärmbelästigung führen. Bereits heute wird mir bewusst,
11 auf wie viel freiwillige Unterstützung und ehrenamtliches Engagement das Projekt fußt. So zum Beispiel zahlt Fr. Hladky die Pflanzen
12 für die Blumenkästen überwiegend aus eigener Tasche. Auch ein Großteil des Aufbaus stemmt und organisiert sie eigenständig.
13 Morgen müssen noch alle Blumenkästen bepflanzt und letzte Vorbereitungen vorgenommen werden. Dann kann es am Freitag, den
14 08.07.2022, offiziell mit dem Experiment losgehen. Ich bemerke schon neugierige Blicke und beobachte, wie Passant*innen die
15 Plakate lesen oder Beteiligte vor Ort direkt ansprechen. Ich bin auf die Entwicklungen in den nächsten Wochen gespannt.

16

17 Eröffnungsfeier

18 Ein paar wenige Vorbereitungen laufen noch. Die letzten Tische und werden aufgebaut und positioniert. Alles wird noch einmal
19 zurecht gerückt. Die Sonne kämpft sich durch die Wolken hindurch und taucht die Straße in eine angenehme Abendstimmung.
20 Gespannt warten die Beteiligten und Initiatoren auf die Gäst*innen. Das Warten auf die Presse stellt sich bedauerlicherweise als
21 erfolglos heraus. Dafür erscheinen peu à peu Förder*innen, Partner*innen und Unterstützer*innen. Dazu zählen unter anderem die
22 Bayerische Hausbau, StattAuto, Forum Schwanthalerhöhe, Hochschule München, Münchner Stadtbibliothek, Spiellandschaft Stadt,
23 Bezirksausschuss 08, Mobilitätsreferat, Referat für Klima- und Umweltschutz uvm.. Allmählich treffen auch die Sprecher*innen
24 der Podiumsdiskussion ein. Neben der Projektleitung Sylvia Hladky treten auch Sybille Stöhr, Vorsitzende des Bezirksausschusses
25 Schwanthalerhöhe, Georg Dunkel, Referent des Mobilitätsreferats, sowie Christine Kugler, Referentin des Referats für Klima- und
26 Umweltschutz auf die Bühne. Michael Dross vom Innovationsnetzwerk M:UniverCity der Hochschule München übernimmt die Rolle
27 des Moderators und leitet die Runde mit der Frage ein, welche Rolle ein solches Experiment für die geladenen Gäst*innen spielt.



Abbildung 70

Das Parkverbot wurde umgesetzt und die Blumenkästen begrenzen den neu gewonnen Freiraum (eigene Aufnahme)



Abbildung 71

Freier Blick auf den Eingang des Schwanthaler Forums. Die Autos versperren nicht mehr die Sicht (eigene Aufnahme)



Abbildung 72

Es wird sich dem Parkverbot. Dafür werden auch mal Blumenkästen verschoben (eigene Aufnahme)

Anhang 2: Protokolle

A. Lagebericht Sommerexperiment Schießstättstraße

28 Georg Dunkel erläutert, dass solche Experimente helfen die damit verbundenen Mehrwerte aufzuzeigen und erlebbar zu machen.
 29 Gleichzeitig betont Hr. Dunkel, dass die StVO in ihrer aktuellen Form eine große Hürde bei der Umsetzung solche Projekte ist. Die
 30 Leiterin des Referats für Klima- und Umweltschutz erwähnt, dass Initiativen solche Experimente wie in der Schießstättstraße
 31 schneller umsetzen können als die Verwaltung. Außerdem muss der öffentlicher Raum auch Flächen für Klimaanpassungsmaß-
 32 nahmen freihalten. Sybille Stöhr weist daraufhin, dass wir uns im dicht besiedelten Stadtteil Münchens befinden, in dem Grünflächen
 33 äußerst knappes Gut sind. Trotz alledem habe man es den Parkplatzsuchenden leicht gemacht, indem man in der benachbarten
 34 Tiefgarage zum vergünstigten Tarif parken darf. Die Projektleiterin des Westendkiez mahnt, dass eigentlich die Verwaltung solche
 35 Experimente initiieren sollte. Die Vorschriften und zahlreichen Regelungen hindern am freien, visionären Denken. Bei der Initiative
 36 hingegen, steht die Vision im Vordergrund. Zudem kann sie unabhängig von Wählerstimmen agieren und freier an die Sache heran-
 37 gehen. Dennoch ist sie auf die Zusammenarbeit mit der Verwaltung angewiesen. Doch Fr. Hladky kritisiert, dass die Verwaltung viel
 38 zu langsam ist. Daher sieht sie die Initiative in der Rolle, Druck zu machen und unermüdlich zu fordern.

39
 40 Auch die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Initiative wird in der Diskussion als Thema aufgegriffen. Fr. Hladky beton die
 41 gute Zusammenarbeit. Die Verwaltung war sehr kreative und habe die StVO zu Gunsten der Initiative interpretiert. Die Versteifung
 42 sei jedoch das Endziel, denn die aktuelle Herangehensweise sei nicht nachhaltig. Ständiges Auf- und Abbau zerrt an den Ressourcen
 43 – von Zeit, Material bis hin zum Personal. Nächstes Jahr möchte die Initiative ein solches Projekt nicht noch mal wiederholen. Es sei
 44 an der Zeit, den Superblock umzusetzen. Die Bedingungen sind gut, denn kein Stadtteil ist laut einer Umfrage so zufrieden mit der
 45 ÖPNV-Anbindung, wie es die Anwohner*innen der Schwanthaler Höhe sind.

46
 47 Die Podiumsdiskussion wird von einem aufgeregten Anwohner unterbrochen. Er nutzt die Gelegenheit, um seine Empörung über
 48 das Experiment zum Ausdruck zu bringen. Seit dreißig Jahren würde er sein Auto hier parken. Sein Großvater wisse jetzt auch
 49 nicht mehr, wie er seine Einkäufe in die Wohnung bringe. Er zweifelt, ob der Initiator*innen überhaupt bewusst wäre, was sie hier
 50 anrichten. Im Publikum wird die Empörung des Anwohners eher belächelt. Man kennt solche kritischen Auftritte. Souverän und
 51 sachlich verteidigen die Sprecher*innen der Diskussion das Vorhaben und sind bemüht eine andere Perspektive aufzuzeigen. Die
 52 Antwort hört sich der Anwohner noch an, bevor er wenig verständnisvoll die Eröffnungsfeier wieder verlässt. Hier wird ersichtlich,
 53 dass es oftmals die Minderheit ist, die besonders laut ist. Denn das Experiment wurde im engen Austausch mit den Anwohner*innen
 54 entwickelt. Laut der Münchner Initiative Nachhaltig ergaben Umfrage eine Zustimmung von 70%. Dennoch erachte ich es als be-
 55 sonders wichtig und lehrreich, gerade kritische Stimmen anzuhören und daraus zu lernen.

56
 57 Abschließend stellt Fr. Hladky noch den Visionsbaum Westend vor, der von drei Studierenden der Hochschule München entwickelt
 58 wurde. Hier können auf Papierkärtchen Visionen und Wünsche für die Schießstättstraße festgehalten und an den Baum aus Holz auf-
 59 gehängt werden. Die Studierenden werden nach Abschluss des Sommerexperimentes die Rückmeldungen auswerten.

60
 61 Mit dem Ende der Podiumsdiskussion beginnt das Veranstaltungsprogramm für den heutigen Abend. Auftakt bildet die Feuer-Show
 62 von Feuerkünstlerin Tanja Feuerherz. Im Einklang mit der Musik begeisterte sie die Zuschauer*innen mit brennenden Bällen, Feuers-
 63 eilen und Fackeln. Das Himpst Quartett verzaubert mit ihrem Weltmusik-Konzert den sommerlichen Abend. Jeden Sonntag soll es ein
 64 Musikangebot geben - alles auf freiwilliger Basis organisiert und durchgeführt.



Abbildung 73

Bei der Eröffnungsfeier ist auch die Stadtverwaltung vor Ort (eigene Aufnahme)



Abbildung 74

Zur Eröffnung gibt es eine Feuershow (eigene Aufnahme)



Abbildung 75

Musik aus dem Viertel verzaubert die Straße (eigene Aufnahme)

Anhang 2: Protokolle

A. Lagebericht Sommerexperiment Schießstättstraße

**Abbildung 76**

Menschen verweilen und genießen die musikalische Unterhaltung (eigene Aufnahme)

**Abbildung 78**

Auf einer Grünfläche stehen schattenspendende Bäume (eigene Aufnahme).

65 Asphalt-Art:

66 Am ersten offiziellen Vormittag des Sommerexperiments kümmert sich Phil, ein StreetArt Straßenkünstler, um die
67 graue, asphaltierte Fläche. Mit farbigen Formen gestaltet er ein buntes Bild. Dadurch wird das Ausmaß des freigewordenen Raumes
68 noch mal mehr erlebbar. Außerdem grenzt Phil einen Bereich ab, indem während dem gesamten Aktionszeitraum die Straße völlig
69 frei und individuell gestaltet werden kann. Besonders Kinder, aber auch alle weiteren Interessenten können in diesem Bereich den
70 Asphalt in Farbe tauchen. Rund um die Schießstättstraße ist einiges los. Das Umfeld macht einen belebten Eindruck. Viele Menschen
71 sind unterwegs. Das Schwanthaler Forum erscheint dabei als Magnet. Viele Passant*innen sind Besucher*innen des Einkaufs-
72 zentrums. Ich frage mich, ob das Shopperlebnis das Sommerexperiment Schießstättstraße in den Schatten stellt. Zwar war die
73 Mal-Aktion vorab im Veranstaltungskalender angekündigt, ein großer Ansturm ist jedoch nicht ersichtlich. Woran das liegen mag?

74

75 Die erste Woche:

76 Bereits am Montag, den 11.07., erscheint in der Münchner Abendzeitung ein Artikel, der das Sommerexperiment in Frage stellt. Be-
77 sonders die geringe Nutzung gibt Anlass für Zweifel. Doch so lange läuft das Projekt noch nicht. Ich möchte erst Bilanz ziehen, wenn
78 das Projekt abgeschlossen ist. Meine Beobachtungen setze ich neugierig fort.

79

80 Es ist heiß Das Thermometer misst knappe 33° Grad. In der Sonne ist es zu heiß für mich. Ich flüchte auf eine Bank im Schatten.
81 Zu den kleinen Sitzgelegenheiten, die in der vollen Sonne auf dem heißen Asphalt stehen, fühle ich mich nicht hingezogen. Die
82 gesamten Fläche der 40 Schrägstellplätzen ist frei. Hier wäre nun Platz für alternative Raumnutzungen. Doch heute scheint der Ort
83 kaum im Bewusstsein der Menschen zu geraten. Die asphaltierte, dunkle Flächen wird eher vermieden. Die Luft steht. Eine Stunde
84 lang sitze ich hier und beobachte die Situation. Einige Menschen finden den Weg hier her. Die meisten zieht es in das klimatisierte
85 Schwanthaler Forum - noch schnell den Einkauf erledigen, kurz durch die Passagen schlendern oder einen Café im Schatten der
86 Bäume schlürfen. Der Ort ist gut frequentiert. Man kann davon ausgehen, dass annähernd alle das Sommerprojekt Schießstättstraße
87 registrieren. Doch die aktive Nutzung bleibt aus. Liegt es nur am heißen Wetter? Oder muss der Raum erst mal „wachsen“, sich ein-
88 fügen und angenommen werden?

**Abbildung 77**

Ein Straßenkünstler bereitet die farbliche Gestaltung des Asphalts vor (eigene Aufnahme)

**Abbildung 79**

Die Asphaltfläche verwandelt sich (eigene Aufnahme)

Anhang 2: Protokolle**A. Lagebericht Sommerexperiment Schießstättstraße****Abbildung 80**

Die farbigen Flächen heben die freigewordene Fläche hervor (eigene Aufnahme)

**Abbildung 81**

Die modularen Getränkeboxen als Stadtmöbel laden zum Verweilen ein (eigene Aufnahme)

**Abbildung 82**

Kinder bemalen die Asphaltfläche (eigene Aufnahme)

89 Mobilitätstag

89 Es ist Freitagnachmittag, der 15.07.2022. Die Sonne scheint, der Himmel ist blau. Ich bin wieder auf dem Weg in die Schießstättstraße. Für heute ist von 14:00 – 18:00 ein Mobilitätstag für Senior*innen angekündigt. Hier soll altersgerechte Mobilität anhand
91 von verschiedenen Fahrzeugmodellen erprobt werden können. Leider muss die Veranstaltung aufgrund von Krankheit kurzfristig
92 abgesagt werden. Das heißt, der neu gewonnen Raum darf heute ohne Programm völlig frei und individuell von den Menschen belebt
93 werden. Doch mit diesem Möglichkeitsraum scheinen die meisten noch etwas unsicher zu sein. Während der knappen zwei Stunden,
94 die ich hier verbrachte, wagten es nur vereinzelt ein paar Menschen, sich mal kurz auf ein grünes Bänkchen zu setzen. Mehr passiert
95 nicht. Es wird neugierig geguckt. Aber die Selbstverständlichkeit, dass der Raum nun den Menschen zur Verfügung steht, ist noch
96 nicht im Bewusstsein angekommen. Kann man vielleicht auch nicht erwarten. Viel zu lange schon ist es normal, dass ein Großteil
97 des öffentlichen Freiraums fürs Parken, für den fließenden Verkehr zur Verfügung steht. Nachvollziehbar, dass man erst mal etwas
98 unbeholfen ist, wenn nun die Fläche zur freien Nutzung zur Verfügung steht. Im Gespräch mit Hannah Henker, der Geschäftsführerin
99 der Münchner Initiative Nachhaltigkeit, bestätigt sich der Eindruck. Sie erzählt mir, dass sie am gestrigen Tag mit ihrem Sohn auf den
100 Bänken saßen und Eis aßen. Anschließend schnappten sie sich Spraydosen und bemalten den Asphalt. Daraufhin kamen plötzlich
101 viele andere Kinder dazu und machten mit. Nun ist der Mut da, sich den Raum anzueignen.
102

103

104

Demokratie-Café

105 Schon mehr als eine Woche finden auf der Fläche von 40 Schrägstellplätzen verschiedene Veranstaltungen statt. Gleichzeitig bietet
106 sich der Raum zur freien, individuellen Aneignung an. Doch wie wird das neue, vielleicht ungewohnte Angebot angenommen? Für
107 den heutigen sommerlichen Samstagnachmittag ist ein Demokratie-Café geplant. Hier können Bürger*innen wie auf einem kleinen
108 Dorfplatz ihre Ideen teilen und Veränderungswünsche aussprechen. Durch den Austausch können neue Kontakte geknüpft, die Nach-
109 barschaft näher kennengelernt und gemeinsame Projekte gestartet werden. Ich bin gespannt, wie dieses Angebot angenommen wird.
110 Als ich ankomme, stehen schon Stühle, Sonnenschirm und Kuchen bereit. Die Sonne scheint. Die Rahmenbedingungen erscheinen
111 mir vielversprechend. Ich treffe auf Robert Jende, wissenschaftlicher Mitarbeiter im Projekt „Repair Democracy“, der mit seiner um-
112 fassenden Expertise schon mehrere Demokratie-Cafés im Rahmen verschiedener Projekte organisiert und geleitet hat. Es sind noch
113 weitere Beteiligte des Projekts vor Ort und gemeinsam setzen wir uns, um noch weitere Interessenten anzulocken. Die bereits sehr
114 engagierte Bürgerin Birgit (Namen geändert) gesellt sich zu uns und spricht ihr Anliegen aus. Sie bedauert die mangelnde, aktive Be-
115 teiligungsbereitschaft in der Bevölkerung und wünscht sich eine Form der „Bildung zur Partizipation“. Sie hat schon mehrfach erlebt,
116 dass ehrenamtlich arrangierte Projekte und Aktionen auf wenig Interesse und Beteiligung innerhalb der Bevölkerung stoßen. Das
117 gleiche Phänomen erleben wir momentan auch noch in der Schießstättstraße. Birgit berichtet, dass selbst am Sonntagabend, als eine
118 Band kostenlos Musik spielte, kaum Publikum anzutreffen war. Ein großer Ansturm auf die freigewordene, nutzbare Fläche ist bisher
119 nicht eingetreten. Auch die organisierten Veranstaltungen kämpfen um Aufmerksamkeit. Die Neugierde hält sich im Rahmen. Bisher
120 erlebt man die Bürger*innen noch vorsichtig, unsicher und zögerlich. Besonders, wenn gerade niemand da ist und vormacht, wie
121 man den Raum nutzen kann. Doch sobald schon Menschen vor Ort sind und sich den Raum aneignen, scheint ein gewisser Magnet-
122 effekt einzutreten. So spielt sich das auch an dem heutigen Tag ab. Als wir auf unseren Stühlen im Schatten des Sonnenschirms saßen
123 und uns austauschten, häuften sich interessierte Blicke. Wir konnten mehrere Passant*innen davon begeistern, Teil des Demokratie-
124 Cafés zu werden. In diesem Sinne gilt es, sich nicht zu entmutigen zu lassen. Vielleicht muss erst wieder erlernt werden, was man im
125 öffentlichen Raum alles machen kann – außer Parken. Womöglich muss auch erst vorgelebt werden, wie wir uns den rückeroberte
126 Fläche aneignen können. Und damit weitere Nutzer*innen anstecken.
127 Neben dem „Demokratie-Café“ und dem Kunstangebot „Asphalt-Art“ fanden in der ersten Woche noch weitere Veranstaltungen statt.

Anhang 2: Protokolle

A. Lagebericht Sommerexperiment Schießstättstraße

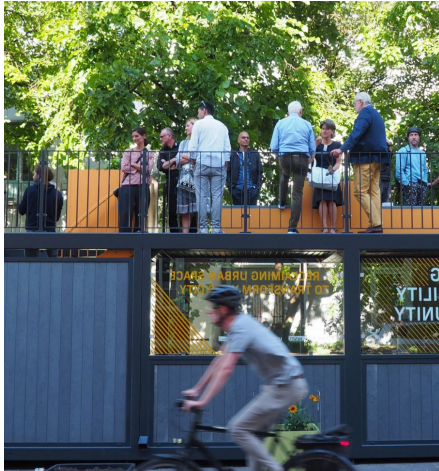


Abbildung 83
Das „VeloHub“ bietet neben Fahrradstellflächen auch eine Dachterrasse (Münchener Initiative Nachhaltigkeit)



Abbildung 84
Nur im Schatten lässt es sich aushalten (eigene Aufnahme)



Abbildung 85
Anwohner*innen aus dem Viertel diskutieren im Rahmen des „Demokratie-Cafés“ ihre Wünsche (eigene Aufnahme)

128 Bei einem Beratungsworkshop „Intelligente Mobilität im Quartier - in Echt! Ausprobierformate für die Wohnungswirtschaft und
 129 Bewohner*innen“ konnten im offenen, umsetzungsorientierten Erfahrungs- und Fachaustausch wohnstandortnahe Mobilität aus-
 130 probiert und diskutiert werden. Außerdem werden jeden Donnerstag vom Lesefüchse e.V. mitreißende Geschichten für Kinder vor-
 131 gelesen. Am Sonntag, den 17.07.2022, fand das Puppen-Theaterstück „Im Wald sind keine Räuber“ statt. Im Anschluss konnte man
 132 im Rahmen des Kunstangebotes Zeuge einer Äthiopischen Kaffeezeremonie werden. Wie jeden Sonntagabend wurde die erste Woche
 133 mit einem Musikangebot abgeschlossen. Prinzipiell lassen sich die Veranstaltungen in Kunst- und Musikangebote, Angebote für
 134 Kinder oder Diskussionen bzw. Workshops unterteilen. Darüber hinaus finden von Bürger*innen selbst initiierte Veranstaltungen
 135 wie „Zero-Waste-Frühstück“, Guten-Morgen-Yoga oder Buchvorstellungen statt. Das breite Angebot fußt auf freiwilligen Engagement
 136 und lässt dadurch auch Freiräume für Ideen von Anwohner*innen. Gleichzeitig soll so gezeigt werden, was aus ehemals mono-
 137 funktionalem Parkraum alles entstehen kann.

B. Evaluationsworkshop der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

Am 02.11.2022 veranstaltete die Münchner Initiative Nachhaltigkeit einen Evaluationsworkshop. Verschiedene Beteiligte des Projekts Sommerexperiment Schießstättstraße kamen zusammen, um das Projekt zu evaluieren. Ich durfte mit dabei sein und konnte so einen tieferen Einblick in die Erfahrungen der Initiative werfen. Der folgende Text gibt in Form eines Protokolls die wesentlichen Inhalte wieder.

1 Einleitung

Die Geschäftsführerin der Münchner Initiative Nachhaltigkeit eröffnet die Runde mit ein paar einleitenden Worten. Sie erläutert, dass im Rahmen des Workshops gemeinsam erarbeitet werden soll, was das Team aus dem Sommerprojekt Schießstättstraße mitgenommen hat. Welche Eindrücke und Gedanken bringen die aktiv Beteiligten mit? Was soll der Stadt oder den Anwohner*innen mitgeteilt werden? Wie soll es in Zukunft weiter gehen und welche Ideen gibt es dazu? Um diese Themen zu beantworten, hat sich die Münchner Initiative Nachhaltigkeit passende Fragen überlegt, über die sich das Team in den nächsten zwei Stunden austauschen wird. Damit steckt sie den Rahmen und die Ziele des Workshops ab. Im Anschluss spricht Sie im Namen des gesamten Teams großen Dank an Sandra (Namen geändert) aus. Sie hat die Projektleitung übernommen und viel Zeit, Nerven und Energie in das Sommerexperiment investiert. Sie hat Verantwortung übernommen, das Ruder in die Hand genommen und ist mutig vorangegangen. Sandra (Namen geändert) hingegen beton, das ohne den Rückhalt des Teams, die Umsetzung unmöglich gewesen wäre. Sie habe zwar die Leitung übernommen und das kenne Sie auch von anderen Projekten, aber die Hilfe der anderen ist genauso unerlässlich. Sandra (Namen geändert) hebt hervor, dass es erstaunlich sei, was sie als kleines Team auf die Beine gestellt haben. Nun übernimmt Christiane die Moderation und gliedert den Workshop in zwei Teile. Im ersten Teil geht es um die Erkenntnisse und Lernerfahrungen, die während des gesamten Prozesses gewonnen wurden. Im zweiten Teil wird sich damit auseinandergesetzt, welche Erfahrungen und Erkenntnisse an die Stadtverwaltung übermittelt werden sollen und wie es in Zukunft mit dem Projekt weiter gehen kann.

Für den ersten Teil werden folgende drei Fragen vorgeschlagen, die jeder für sich beantworten und anschließend vorstellen soll:

1. Sind wir einen Schritt weitergekommen in Sachen Verkehrswende?
2. Was war die erfreulichste und was war die frustrierendste Erfahrung für dich?
3. Was war die Resonanz aus dem Projekt z.B. aus deinem Umfeld?

Bevor jede*r seine Antworten auf die Fragen mitteilt, stellen sich alle noch einmal kurz vor. Da die beteiligten Personen anonym bleiben, wird in diesem Protokoll auf Namen und die Vorstellung verzichtet.

Erkenntnisse und Lernerfahrungen

Person 1

Antwort auf Frage 1: Person A ist der Ansicht, dass man einen Schritt in der Verkehrswende weitergekommen ist. Die Person begründete diese Einschätzung damit, dass das Projekt in der Öffentlichkeit und damit auch im politischen Geschehen präsent gewesen sei. Auch die Aufmerksamkeit der Klima- und Umweltreferenten zeigten, dass das Thema an Wichtigkeit gewinnt. Außerdem helfe auch die Dokumentation über das Projekt, die Verkehrswende ein Stück weiterzubringen. Es handle sich um ein einmaliges, nicht wiederholbares Experiment. Person A schlägt 100.000€ als fairen Preis für ein solches Projekt vor, sofern man die Ehrenamtlichen für ihre Arbeit vergütet. Eine Person aus der Runde wendet ein, dass damit die Teilnehmenden aber noch nicht überbezahlt wären und dass die Ehrenamtsstunden der Stadt gemeldet werden.

Antwort auf Frage 2: Dass erst am letzten Tag eine Pflanze aus den Pflanztrögen gestohlen wurde, beschrieb Person A als das erfreulichste Erlebnis. Eine unliebsame Begegnung mit einem Menschen, der sich furchtbar aufgeregt und beleidigt hat, war hingegen die frustrierendste Erfahrung.

Antwort auf Frage 3: Als bemerkenswerteste Resonanz beschreibt die Person das Nichterscheinen des Oberbürgermeisters. Er würde die Finger von Superblock im Westend lassen. Daher sei das ein Thema für den oder die zukünftige*n Oberbürgermeister*in.

Person B

Antwort auf Frage 1: Das Sommerprojekt sei ein großer Schritt nach vorne, aber auch wieder viele kleine Schritte zurück. In der Wahrnehmung sei das Projekt groß gewesen. Mit dem Mobilitätsreferat hatte man einen kompetenten Partner an der Seite, aber man habe auch noch etwas anderes, großes vor. Das Sommerexperiment diene auch als Vorbild für andere Initiativen. Man könne sich auch mit anderen, wie z.B. mit dem Freiraumviertel vernetzen und das Projekt skalieren.

Antwort auf Frage 2: Das Bild des Westendkiez im Allgemeinen erlebte Person B als frustrierendste Erfahrung. Sie bemerkte, dass nicht klar sei, für was das Projekt gut gewesen sei und was es ausdrücken soll. Im Einzelgespräch hingegen sammelte die Person andere Erfahrungen. Dort habe das Experiment gegriffen und die Rückmeldungen seien sehr gut gewesen. Alle fanden die Aktion toll. Allerdings hätte sich Person B noch eine Wiederholung des Austausches mit der Presse gewünscht.

Antwort auf Frage 3: Die Resonanz beschreibt Person B als durchwachsen. Als positiv bewertet sie, dass etwas Großartiges umgesetzt wurde. Negativ sei jedoch die leere, zu große Fläche. Es sei nicht klar gewesen, was die Fläche ausdrücken soll. Es habe auch Rückmeldung gegeben, dass der Bereich zu wenig gestaltet sei. Person B berichte, sie habe versucht, dagegen zu argumentieren: Innerhalb der kurzen Zeit und dem wenigen Personal sei die Leistung ohnehin schon beachtlich. Dennoch erreichte ihn die Rückmeldung, die Menschen würden sich wohl etwas anderes wünschen als die Hochbeete. Andererseits würden Die Grünen für die

Anhang 2: Protokolle

B. Evaluationsworkshop der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

1 Visualisierung einer Fußgängerzone genau diese verwenden.

2

3 **Person C**

4 **Antwort auf Frage 1:** (?)

5 **Antwort auf Frage 2:** Die erfreulichste Erfahrung sei die Realisierung der Mobilitätsstation gewesen. Innerhalb von 10 Wochen
6 seien die Lastenräder 500km gefahren. Das habe die Erwartungen übertroffen. Außerdem merkte Person C an, dass München dafür
7 bekannt sei, dass es weniger private Pkws, dafür aber äußerst viele Dienstwagen gebe. Eine weiteres schönes Erlebnis sei das
8 Kennenlernen der Nachbarn gewesen. Die Person habe durch das Projekt wahnsinnig großartige Menschen kennengelernt. Das hat
9 nach der Corona-Pandemie besonders gut getan. Als äußerst frustrierend erlebte Person C jedoch das Verhalten der Polizei. Sie habe
10 keine Mahnung ausgesprochen, wenn z.B. falsch geparkt wurde. Es folgten auch keine Maßnahmen, um den Umgehungsverkehr zu
11 regulieren. Auf Anrufe sei nicht reagiert worden. Dadurch entstanden z.B. während des Abbaus der Mobilitätsstation gefährliche
12 Situationen.

13 **Antwort auf Frage 3:** Person C berichtet, dass sie in ihrem privaten Freundeskreis auch Polizist*innen kennt. Sie habe dabei be-
14 obachtet, dass im privaten Austausch das Projekt von ihnen positiv bewertet würde. Vor dem Präsidium werde, das jedoch nicht so
15 kommuniziert. Geschäftliche Rückmeldungen seien zu 50% negativ. Grund dafür seien die Befürchtungen, die man habe, wenn man
16 das erste Mal mit solchen Themen wie die Rückgewinnung öffentlicher Freiräume durch den Wegfall von Parkflächen, konfrontiert
17 wird. Diese Ängste würden jedoch nichts mit den Fakten zu tun habe. So erlebte es Person C auch im geschäftlichen Umfeld. Die Ge-
18 spräche, die Person C vor Ort führte, seien alle spontan entstanden und sehr positiv ausgefallen. Beim Abbau habe es nur eine Frau
19 gegeben, die froh darüber gewesen sei. Auch die Kooperationen im gesamten Netzwerk seien großartig gewesen. Das Mobilitäts-
20 referat sieht nun für die Schießstättstraße eine Mobilitätsstation vor.

21

22 **Person D**

23 **Antwort auf Frage 1:** Person D bejaht die erste Frage. Bezieht man sie jedoch auf die gesamte Stadt, so sei es nur ein kleiner Bruch-
24 teil. Man müsse bedanken, dass wenn man an einem Ort etwas wegnimmt, dass es dadurch an einer anderen Stelle enger werden
25 könne. Die Schießstättstraße sei durch Baustellen, Lieferverkehr und den Kund*innen des Einkaufszentrum ein Knotenpunkt.

26 Auch das Sommerexperiment sei durch die vielen parkenden Autos aus dem visuellen Sichtfeld verschwunden. Es sei nun wichtig,
27 schnellstmöglich das gesamte Westendkiez in einen Superblock zu transformieren.

28 **Antwort auf Frage 2:** Die hohe Beteiligung an den Spielaktionen erlebte Person D als erfreulichste Erfahrungen. Diese sei auch in der
29 Dokumentation festgehalten. Sehr viele Kinder hätten das Angebot genutzt. Die Spiellandschaft Stadt e.V. habe zusammen mit den
30 Kindern verschiedene Spielgeräte gebaut. Außerdem sei ein Versuch gestartet worden, ein Spielgerät langfristig zu implementieren.
31 Das zuständige Referat lehnte das jedoch ab, da sie befürchten, dass der TÜV keine Genehmigung erteilen würde. Daher müsse man
32 die Spielplätze in der Schießstättstraße ggf. komplett neu planen. Es komme alles wieder weg. Das ist auch der Punkt, den Person D
33 am meisten frustriert. Alles, was kreativ, niederschwellig oder mit einfachen Mittel umsetzbar sei, würde sehr lange dauern, bis man
34 es letztendlich von der Stadt genehmigt bekomme. Auch hinsichtlich der vorhergesehenen Mobilitätsstation ist Person D skeptisch.
35 Sie befürchtet, es würde noch mehrere Jahre dauern, bis die Station tatsächlich umgesetzt sei, auch wenn die Kolleg*innen des
36 Mobilitätsreferats sehr offen dafür seien. Sie können auch nur im Rahmen ihre Möglichkeiten handeln.

37 **Antwort auf Frage 3:** Person D berichtet zunächst über die Resonanz im Bezirksausschuss. Die Parteien würden das Projekt ent-
38 sprechend ihrer bisherigen Positionen bewerten. Die Grünen sind absolut positiv gestimmt. Sie stünden hinter dem Projekt und
39 befürworten das Westendkiez. Die SPD habe ein komische Pressemitteilung veröffentlicht und hätte versucht über Facebook ein
40 schlechtes Resümee zu verbreiten. Die SPD würde behaupteten, dass das Sommerexperiment schlecht gelaufen sei, eine Beteiligung
41 habe sie jedoch nicht gemacht. Die CSU und FDP fänden das Projekt unnötig. Die Linke und ÖDP seien auf der gleichen Position wie
42 die Grünen. Ergänzend dazu bemerkte Person E, dass sie vom Verkehrsausschuss der SPD eingeladen wurde, um von dem Projekt zu
43 berichtet. Auf der Veranstaltung stellte Person E fest, dass es nur um Parkplätze ginge. Die SPD positionierte sich gegen das Projekt,
44 besonders aber die Mitglieder des Bezirksausschusses Westend. Person E habe gekontert, sie setze sich für die Verkehrswende ein!

45

46 **Person E**

47 **Antwort auf Frage 1:** Person E findet nicht, dass sie bei der Verkehrswende durch das Projekt einen Schritt weitergekommen sind.
48 Allerdings hätten sie dazu beigetragen, auf die Auswirkungen des Klimawandels zu sensibilisieren. Es gehe darum, dass wir be-
49 grünen. Dafür brauche man Freiräume und müsse den Verkehr beruhigen. Es brauche mehr Pflanzen und weniger Autos. Person E

50 macht die Erfahrung, dass die Menschen das zwar nachvollziehen könnten, aber trotzdem an ihrem Parkplatz hängen würden. Person
51 E sieht sich selbst als etwas pessimistischer.

52 **Antwort auf Frage 2:** Besonders erfreulich erlebte Person E die zahlreichen unterschiedlichen Menschen und Institutionen, die
53 sich beteiligten und letztlich dazu beigetragen haben, dass das Projekt realisiert werden konnte. Zum Beispiel war die Zwischen-
54 lagerung der Möblierung durch die Zusammenarbeit mit dem Münchner Forum kein Problem. Die Leute vom Mobilitätsreferat und
55 vom Referat für Klima und Umwelt haben auch wichtige Unterstützung geleistet. Ergänzend dazu berichtet Person E, dass im Laufe
56 des Prozesses völlig unerwartet zusätzliche Unterstützer*innen auftraten, die so gar nicht eingeplant gewesen wären. Dazu zähle z.B.
57 die Person, die das Musikprogramm aufgestellt hat. Es seien nicht vorab alle Sachen bis ins Detail geplant gewesen, vieles haben sich
58 währenddessen ergeben. Das macht Person E hoffnungsvoll. Aus unterschiedlichen Richtungen kämen viele positive Sachen. Das sei
59 wie ein Puzzle, das am Ende ein gesamtes Bild abgibt. Person E sieht ihre Rolle als Ermöglicher und nicht als Umsetzer. Das sei eine
60 Erfahrung, die wichtig ist. Nach dem vielen Stress und der Demotivation gibt das der Person E Mut. Der Kreis der Menschen, die sich
61 beteiligen, würde größer werden. Als unerfreulichste Erfahrung beschreibt Person E ebenfalls das Verhalten der Polizei. Es war ein

Anhang 2: Protokolle

B. Evaluationsworkshop der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

117 enorm großer Aufwand die Schilder für das Parkverbot zu organisieren und am Ende des Tages hält sich keiner daran. Da hätte man
 118 sich mehr Unterstützung von der Polizei gewünscht. Person E erläuterte, dass die Polizei bei Meldungen über falschparkende Autos
 119 die Empfehlung ausgesprochen hätte, man solle warten, bis der/die Fahrzeugfahrer*in das Auto wieder wegfährt. Außerdem habe sie
 120 beobachtet, wie die Polizei zugeparkte Spielstraßen zwar registrierte, aber tatenlos daran vorbei fahren würde. Person E erwähnte,
 121 dass sie für das, was in der Straße passiere, verantwortlich gewesen sei. Wenn sie darüber nachdenke, was alles hätte passieren
 122 können, sei sie froh, dass alles gut gegangen ist. Es habe eine große Sicherheitslücke gegeben, da die Unterstützung der zuständigen
 123 Behörde so schlecht gewesen sei. So könne das nicht funktionieren und das sei auch die wichtigste Botschaft an das Mobilitätsreferat.
 124 **Antwort auf Frage 3:** Person E schildert, dass die Rückmeldung der Vorbeigehenden äußerst positiv ausgefallen sei. Sie be-
 125 obachtete, dass 80% derjenigen, die sich geäußert haben, Frauen oder Kinder gewesen seien. Die Kinder fanden es besonders schön
 126 und würden sich den Raum viel eher aneignen als die Erwachsenen. Die seien eher zurückhaltender. Die Zusammenarbeit mit dem
 127 Mobilitätsreferat sei gut verlaufen, das zeige auch die neue Rahmenrichtlinie. Zudem haben sich Herr Dunkel und Frau Kugler vom
 128 Mobilitätsreferat öffentlich bekundet und das Projekt befürwortet. Insgesamt bringt Person E das Projekt mit wahnsinnig viel Auf-
 129 wand in Verbindung und erwähnt, dass es viel Positives aber auch einige negative Erfahrungen gegeben hat.

130

131 **Person F**132 **Antwort auf Frage 1:** (?)

133 **Antwort auf Frage 2:** Person F hat die Spielstraße am letzten Tag besonders gut gefallen und würde diese Aktion in Zukunft auch
 134 wiederholen. Sie denkt darüber nach, wie viele Impulse der Verein Spiellandschaft Stadt e.V. setzen solle und wie viel aus dem Stadt-
 135 teil selbst komme. Person F strebt an, mehr zu machen. Schließlich seien solche temporären Aktionen bis zu vier Monaten möglich.
 136 Man könne mit solchen Aktionen gute Impulse setzen, so wie es andere Städte auch tun würden. Dort würde z.B. ein- bis zweimal
 137 im Monat etwas für Familien organisiert. Insofern sei es toll gewesen, dass der Verein am Spielplatz herumzubauen durfte. Es wurde
 138 auch als temporärer Spielplatz akzeptiert. Eine dauerhafte Umnutzung sei allerdings auf Skepsis bei der Stadtverwaltung gestoßen.
 139 Gründe seien Haftungsfragen sowie der hohe bürokratische Aufwand gewesen. Es gäbe aber darüber auch einen Bericht, der an das
 140 Gartenamt weitergeleitet worden sei. Person F räumte außerdem ein, dass die Kommunikation mit dem Gartenamt falsch gewählt
 141 worden sei. Sie hätten das Amt rechtzeitig miteinbeziehen müssen. Auch für Person F waren die Handlungen der Polizei nicht nach-
 142 vollziehbar. Sie meint, sie hätten viel zu wenig durchgegriffen.

143 **Antwort auf Frage 3:** Die Menschen, die den Kinderspielplatz genutzt haben, seien sehr begeistert gewesen. Positiv bewertet Person
 144 F auch den Mut der Gartendirektion. Der Verein Spiellandschaft Stadt e.V. hat für 14 Tage eine Aktion gemacht, die schließlich länger
 145 stehen bleiben durfte, obwohl die Rechtslage nicht abschließend geklärt gewesen sei. Man habe nicht genau gewusst, wer haftet,
 146 wenn etwas passieren würden. Gemeinden bräuchte eine Unfallversicherung usw. Insgesamt hat es der Person F große Freude be-
 147 reitet, die Aktion durchzuführen.

148

149 **Person G**

150 **Antwort auf Frage 1:** Das Thema der Verkehrswende könne nicht mehr ignoriert werden. Es habe sich nichts geändert. Alles, was
 151 passiert sei viel zu langsam, man würde nicht vom Fleck kommen. Immerhin habe sich der Stadtrat dazu bekannt, das sei ein kleiner
 152 Schritt in die richtige Richtung. Außerdem berichtet Person G, sie habe sehr viel positive Rückmeldung bekommen – auch vom
 153 Referat für Klima und Umwelt. Wir werden als wichtiger „Player“ anerkannt.

154 **Antwort auf Frage 2:** Besonders frustrierend empfand Person G das geringe Presseecho, den Stress mit der Polizei sowie den ein-
 155 schränkenden Rechtsrahmen für die Nutzung. Man musste alle Aktionen bzw. Nutzungen vorher anmelden und man durfte nicht
 156 kommunizieren, dass der Raum frei genutzt werden darf. Daher herrschte auch große Unsicherheit, was man überhaupt darf. Das ist
 157 wahnsinnig frustrierend, besonders im Anbetracht der zahlreichen Absprachen, die wir gemacht haben. Es hätte nur funktioniert,
 158 wenn man vorher jede einzelne Veranstaltung bzw. Nutzung beantragt. Das kostet zudem Zeit und Geld. Person E bestätigt, dass der
 159 Verkehrsraum heiliger Raum sei. Die StVO muss geändert werden. Person F hat den Eindruck, dass viele Menschen mehr wollen und
 160 bereit für die Veränderung sind. Andererseits herrsche große Angst und die Gegner*innen seine sehr laut und aggressiv.

161

162

163 Kritischer Blick - Was würde ich anders machen? Was habe ich in der Hand?

164

165 **Person E:** Unsere Kommunikation hat falsche Schwerpunkte gesetzt. Die Leute haben einen leeren Raum gesehen und wussten nicht,
 166 was damit gemeint ist. Die Botschaft „weniger Verkehrsflächen für mehr Grün“ kam nicht an. Daher haben sich Journalisten aber
 167 auch Anwohner*innen an der Leere des Raums aufgehängt. Wir sollten uns mehr auf die Thematik Klimaschutz stützen. So wie wir
 168 es kommuniziert haben, kam die Botschaft nicht an. Die Leute haben es nicht verstanden. Die bisherige Argumentationskette weniger
 169 Parkplätze für mehr Freiraum greift nicht. Klimaschutz ist die bessere Argumentationsgrundlage. Dadurch erreicht man mehr
 170 Akzeptanz bzw. Verständnis für die Maßnahme, auch wenn das Bedauern über den Wegfall des Parkplatzes bleibt. Die Leute meinen
 171 es gäbe ein Grundrecht auf einen Parkplatz. Diese Gedankenkette muss aufgebrochen werden. Je länger das Projekt gelaufen ist, desto
 172 mehr ist mir das aufgefallen. Ich würde nur noch so argumentieren.

173 **Person C** bestärkt die Aussagen von Person E. Sie ergänzt, dass die Menschen bei dem Wegfall eines Parkplatzes in der eigenen
 174 Komfortzone betroffen sein. Man müsse jedoch auch bedenken, dass sich das Problem mit der Hitze auch auf die Immobilienwirt-
 175 schaft auswirke. Darüber ließe sich auch die eigene Betroffenheit aufzeigen. Ein Stellplatz dürfe nicht 30€ pro Jahr kosten. Steigende
 176 Spritpreise würden das Problem auch nicht regeln. Person C schlägt vor, die Strategie der emotionalen Kommunikation zu nutzen
 177 und das Thema in einen größeren Kontext bringen. Man müsse Szenarien aufzeigen, die mit der Erwärmung zusammenhängen.

Anhang 2: Protokolle

B. Evaluationsworkshop der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

117 Person C appelliert dafür, aus der Parkplatz-Diskussion auszusteigen und sich auf die Diskussion, um mehr Grün in den Städten zu
 118 fokussieren.

119 **Person E** gibt zu bedenken, dass die Hitzeproblematik auch eine soziale Frage ist. In den heißen Ecken in der Stadt würden die Im-
 120 mobilienpreise steigen, was wiederum zur Segregation bzw. Gentrifizierung führt.

121 Daraufhin bemerkte ein*r Teilnehmer*in, dass der Einbezug von mehr Vereinen bzw. Initiativen helfen könnte. Person E erwiderte,
 122 sie habe es hartnäckig versucht, jedoch ohne Erfolg.

123 **Person B** betont, dass sie von der unterirdischen Betreuung der Polizei sehr getroffen ist. Sie habe bisher nur gute Erfahrungen
 124 gemacht. Person B erwähnt eine Kontaktperson, mit der sie gut zusammengearbeitet hat, auch wenn sie das kleinste Licht in der
 125 Hierarchie sei. Man dürfe sich kein Feindbild, keinen Gegner aufbauen. Vielmehr müsse man die Polizei an den Tisch holen.

126 Person E berichtet von einer Kontaktperson zur Polizei, mit der sie bisher nur positive Erfahrungen gemacht habe. Jedoch sei es bei
 127 diesem Projekt anders gewesen. Person E schildert, wie die Kontaktperson auf die Meldung eine falschparkenden Autos die Antwort
 128 bekam, dass die Autos schließlich irgendwo parken müssen. Die Teilnehmenden des Workshops stellen sich die Frage, wie man in Zu-
 129 kunft besser mit der Polizei zusammenarbeiten könnte.

130 Eine Person aus der Runde erläutert, dass die Polizei den Aufwand und die Arbeit scheuen würde, die durch das Abschleppen ent-
 131 stehen. Auch die Sorge über eine Klage und damit verbundene Kosten erwecke die Haltung, dass nur abgeschleppt wird, wenn es gar
 132 nicht anders geht.

133 **Person A** ergänzt, dass diese Haltung an der Dienststellenleitung liegt. Bei Klagen gäbe es Ärger. Die Leitung sei ein Verfechter der
 134 toleranten Auslegung.

135

136 Im weiteren Verlauf wird die Enttäuschung über die Priesstoleranz thematisiert. Besonders weil z.B. bei der Eröffnungsfeier wichtige
 137 Politiker*innen vor Ort waren, hat man mehr erwartet. Als Lösungsansatz wird diskutiert, ob eine*r Schirmherr*in mehr mediale
 138 Aufmerksamkeit generiert hätte. Konkret war eine lokale Kabarettistin im Gespräch. Person E lehnte deren Involvierung jedoch ab.

139 Person D schlägt vor, die Presse während des gesamten Prozesse zu informieren und so mehr Interesse zu generieren. Es wurde auch
 140 der Vorschlag ausgesprochen, Formate wie MUCBOOK einzubinden. Darüber hinaus wurde erwähnt, dass solche Experimente sehr
 141 vom Klientel abhängig sind. Bei der Sommerstraße in der Sackstraße in Haidhausen haben sich die Anwohner*innen sehr engagiert.

142 Die Straße lebte regelrecht von den Aktivitäten der Bewohner*innen. In der Schießstättstraße verlief die Aktivierung der An-
 143 wohner*innen nicht so leicht. Daraus ergibt sich auch die Frage, wie man in die Bevölkerung besser aktivieren kann.

144

145 **Person C** berichtet daraufhin, dass sie sich während der Pandemie auch viel online getroffen haben. Das habe jedoch nur
 146 funktioniert, wenn man schon einen Bezug zu dem Thema hat. Die Erfahrungen mit der Hans-Sauer-Stiftung habe auch gezeigt, dass
 147 man gemeinschaftlich stärkende Aktionen braucht.

148

149 Erkenntnisse

150

151 • Mehr Verkehrsexperimente, aber nicht im Verlauf von Jahren. In Köln wurde ein Superblock innerhalb eines Jahres realisiert. In
 152 München versuchen wir es seit 2020 und er wird vielleicht 2025 umgesetzt. Hier dauert es fünf Jahre, bis ein kleines Experi-
 153 ment in ein großes Experiment umgewandelt wird. Das hat womöglich mit der Angst davor, nicht alle Regeln und Vorschriften
 154 einhalten zu können, zu tun. Man könnte sich mit der Stadt Köln und den Verantwortlichen austauschen und voneinander
 155 lernen.

156 • Das Bedürfnis in der Bevölkerung nach Veränderung ist da. Die Stadt braucht Mut, um die Veränderungen zu realisieren und
 157 diese auch der Bevölkerung zuzumuten. Es warten sehr viele Menschen darauf, dass sich etwas ändert.

158 • Ggf. von der Zusammenarbeit mit großen Konzernen profitieren, da diese Wissen wie man mit dem Thema Nachhaltigkeit usw.
 159 umgeht.

160

161 • ...

162

163 Forderungen

164

165 • Vergleich zwischen Köln und München

166 • Stadt muss ein Verkehrskonzept in Auftrag geben. Zwei Jahre experimentieren muss reichen, es kann nicht sein, dass es in
 167 München 5 Jahre lang gelt. Das Mobilitätsreferat sieht vor, noch mal ein Experiment durchzuführen. Sie trauen sich nicht und
 168 möchten noch weiter anpassen.

169 • Politisch Verantwortliche müssen viel mehr eingebunden werden. Die wollen das auch. Aber die SPD blockiert und setzt die
 170 Grünen auch immer unter Druck. Die Grüne Stadtratsfraktion muss stärker eingebunden werden.

171 • Der Asphalt wird zu heiß, wir brauchen mehr Bäume! Klimapakt einbeziehen – auch in Sachen Begrünung.

172 • Bessere Zusammenarbeit mit der Verwaltung. Es braucht jemanden, der innerhalb der Verwaltung mitzieht und nicht jemanden,
 173 der irgendwie dazwischen hängt

174 • Wir brauchen mehr Grün, die Stadt braucht mehr Pflanztröge. Die strukturellen Kapazitäten müssen erweitert werden. Zum
 175 Beispiel können die Tröge nur bis zu einem bestimmten Zeitpunkt eingesetzt werden, da sie dann für das Oktoberfest gebraucht
 176 werden. Dass das Viertel, das mit dem geringsten Anteil an Grünflächen ist, ist ein starkes Argument!

177 • ...

Anhang 3

Schriftliche Rückmeldungen

A. Anmerkungen Münchner Initiative Nachhaltigkeit

Auf Anfrage hat die Münchner Initiative Nachhaltigkeit einen Arbeitsstand gelesen und Anmerkungen eingefügt. Diese beziehen sich auf Kapitel 6 und Kapitel 7. Im folgenden sind die betreffenden Textauszüge und Kommentare dargestellt. Die Textauszüge sind ein Arbeitsstand vom 09.01.2023. Am 19.01. wurden mir per Mail die Kommentare zugesendet.

Kommentare zum Abschnitt: Gestaltung und Nutzung, Kapitel 3D

Um der Bevölkerung die Mehrwerte eines autoreduzierten Quartiers näher zu bringen, überlegte sich die Initiative ein alternatives Raumkonzept. Dabei wurde sie jedoch von ihren finanziellen und personellen Kapazitäten begrenzt. Um ihren Kapazitäten und Möglichkeiten mehr Spielraum zu geben, ging die Initiative verschiedene Kooperationen ein, suchte Unterstützer*innen, Förder*innen und Spender*innen. Dadurch konnte die Fläche der 40 Schrägstellplätze in einen multifunktionalen Freiraum umgewandelt werden. Das Schwanthaler Forum erklärte sich bereit, die im vorangegangenen Projekt in der Parkstraße verwendete Hochbeete zwischenzulagern. Dadurch konnte die Initiative die begrünten Hochbeete mit Sitzmöglichkeiten erneut einsetzen. Die Stadt stellte die Erde für die Bepflanzung zur Verfügung, während die Pflanzen größtenteils privat organisiert und finanziert wurden. Die begrünten Hochbeete grenzten den Freiraum vom Straßenraum ab und luden zum Verweilen ein. Ein lokal ansässiger Architekt konzipierte in Kooperation mit Lemon-Aid einen kleinen Pavillon. Auf einer 19m² großen Holzauflage stapelten sich ca. 140 Getränkeboxen, die durch ihre modulare Bauweise verschiedene Arten von Möbeln ermöglichen. Die Installation ist flexibel und wurde während des Projekts als Bühne und Aufenthaltsraum genutzt. Am südlichen Ende befand sich die Mobilitätsstation „Velo Hub“, an der man Fahrräder abstellen und kleine Reparaturen vornehmen konnte. Außerdem waren Schließfächer sowie eine Ladestation für Handys integriert. Das Dach war über eine Treppe zugänglich und lud zum Verweilen ein. Um lärmintensive Nutzungen besonders in den Abendstunden zu vermeiden, wurde die Dachterrasse des Velo-Hubs abends abgesperrt. Außerdem bestand die Möglichkeit, sich E-Lasten-Räder auszuleihen. Drei Car-Sharing-Parkplätze ergänzten das Mobilitätsangebot. Die übrige, freie Fläche standen Anwohner*innen, Passant*innen und allen Interessierten zur individuellen Aneignung zur Verfügung. Um den Ort zu beleben, die Gesellschaft zu aktivieren, aber auch, um die Mehrwerte der Umnutzung aufzuzeigen, stellte die Initiative einen umfassenden Veranstaltungskalender auf die Beine. Auch Anwohner*innen, Künstler*innen, Kreative, Vereine usw. konnten vorab ihre Idee oder Veranstaltung mitaufnehmen lassen. Musik und Kunst, öffentliche Diskussionen, Angebote für Senior*innen, Mobilitätsveranstaltungen sowie Angebote der Stadtbibliothek waren Bestandteil des Programms. Jeden Sonntagabend verzauberten verschiedene Musiker*innen die Straße. Mit dem Format „Demokratie-Café“ konnten Bürger*innen aus dem Viertel Themen ansprechen, die ihnen auf dem Herzen lagen. Die Stadtbibliothek lud zum Bücherflohmarkt ein, präsentierte Bücher und veranstaltete Lesenachmittage. Zudem konnten Kinder gemeinsam mit einem Graffiti-Künstler die Asphaltfläche mit bunten Farben gestalten. Verschiedene Veranstaltungen zum Thema Mobilität zeigten Alternativen zum privaten Auto auf. Dabei wurde auch der Fokus auf Senior*innen gesetzt. Spontane Aktionen wie gemeinsames Frühstück oder eine Yoga-Stunde veranschaulichten die vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten. Dennoch konnte man beobachten, dass in den Zeiträumen, in denen keine Veranstaltung stattfand, die Flächen größtenteils ungenutzt blieben. Darauf machte auch die Münchner Abendzeitung in einem Artikel über das Projekt aufmerksam und stellte den Erfolg kritisch infrage. Der Autor beschrieb, dass die neu gewonnene Fläche „am dritten Tag völlig verwaist“ ist und „niemand (...) auf dem Bänkchen [sitzt]“ (Ince, 2022a).

für die Bepflanzung gab es eine Förderung durch das RKU - nur ein kleiner Teil wurde selbst finanziert oder im Garten vorgezogen - jedoch mussten alle Pflanzen durch uns selbst besorgt und transportiert werden

Kooperation ist vielleicht etwas hochgegriffen - sie haben die leeren Getränkeboxen angeliefert, den Pfand mussten wir selbst zahlen... Vielleicht ist Unterstützung besser?

Hier ist eher eine Kooperation zu erwähnen mit Designit (und eventuell weiteren) dazu am besten Tina (Name geändert) fragen

nur die Sitzmöglichkeiten wurden viel genutzt (außer zu den ganz heißen Stunden) - auf dem Velohub und der Getränkeboxen Installation aber auch unten bei den Beeten saßen oft Menschen

Anhang 3: Schriftliche Rückmeldung

A. Anmerkungen der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

- 50 Hochbeete mit Sitzmöglichkeiten
- „Pixel-Kasten-Pavillon“
- Mobilitätsstation „Velo-Hub“
- Farbe, Schilder und Absperrband
- 300m² freie Fläche zur individuellen Aneignung

Da die Münchner Initiative Nachhaltigkeit als gemeinnützige Organisation nur über begrenzte finanzielle, personelle und materielle Ressourcen verfügt, ist sie auf die Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteur*innen angewiesen. Nur so können sie ihren Spielraum an Möglichkeiten ausweiten und eine alternative Nutzung der Parkflächen realisieren. Dabei lassen sich verschiedene Felder identifizieren, bei denen die Initiative auf Kollaborationen zurückgreifen konnte. Dazu zählen wissenschaftliche Begleitung, Veranstaltungen, Ausstattung, Organisation und Lagerung, Beratung, aber auch finanzielle Unterstützung. Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die wichtigsten Kollaborationen und deren Beitrag. Prinzipiell gilt zu berücksichtigen, dass die Initiative zwar bestimmen kann, welche Unterstützer*innen sie anfragen und involvieren möchte, jedoch kann sie keinen Einfluss darauf nehmen, wer sich letztendlich dazu bereit erklärt. Da sich die Suche insgesamt als zeitintensiv, weniger ergiebig und mühselig herausstellte, kann sich die Initiative wählerisches Verhalten kaum leisten (Quelle: Interview MIN). Ohne die externe Unterstützung wäre das Sommerexperiment jedoch nicht umsetzbar gewesen.

Kommentare zum Abschnitt: Kollaboration, Kapitel 3D

Welche Prozesse beanspruchten so viel Zeit?

- Vernetzung und Kontaktpflege: Suche nach Förder*innen, Unterstützer*innen, Spender*innen; Kontakt zu Projektpartner*innen
- Bürokratischer Aufwand: Anträge, Genehmigungen, Abstimmungen mit der Verwaltung, Formulare, Klärung z.T. auch von Details
- Öffentlichkeitsarbeit (Newsletter, Blogartikel, Flyer, Schilder)

Kommentare zum Abschnitt: Kommunikation auf Klimaanpassung verlagern, Kapitel 4A)

Das Sommerexperiment Schießstättstraße zielte darauf ab, qualitative Aufenthalts- und Begegnungsräume sowie Flächen für Begrünung zu schaffen. Dafür wurden 40 Schrägstellplätze in einen temporären, öffentlichen Freiraum für Alle umgewandelt. Die Begründung für den Wegfall der Parkplätze stützte sich auf den Ausbau von Aufenthalts- und Grünflächen. Um individuelle Nutzungen zu ermöglichen, hielt das Raumkonzept die Fläche der Schrägstellplätze überwiegend frei. Nutzer*innen sind eingeladen, den Raum für sich zu erobern und zu bespielen. Aufgrund der fehlende Rechtsgrundlage konnte jedoch nicht explizit dazu aufgefordert werden. Dementsprechend vorsichtig und zurückhaltend wurde die Fläche auch genutzt. Das wirkte sich negativ auf die Wahrnehmung des Projektes aus: „Die Leute haben einen leeren Raum gesehen und wussten nicht, was damit gemeint ist“ (Quelle Evaluationsworkshop Z. 221-222). „(...) Journalist*innen aber auch Anwohner*innen [haben sich] an der Leere des Raumes aufgehängt“ (Quelle Evaluationsworkshop Z. 222-223, + Zeitungsartikel). Der Verlust der Parkflächen war für einige Personen nicht leicht zu verkraften, da sie den Mehrwert in der Umnutzung nicht erkannten (Quelle: Lagebericht Podiumsdiskussion; Interview MIN Z. 296-298; Interview MOR Z. 42-50, EWS 232-233, 228-230, 138-140). Ein*e Initiator*in berichtete, dass „die Leute meinen es gäbe ein Grundrecht auf einen Parkplatz. Diese Gedankenkette muss aufgebrochen werden“ (Quelle Evaluationsworkshop Z. 228-230). Rückblickend reflektiert die Münchner Initiative Nachhaltigkeit selbstkritisch, bei der Kommunikation einen ungünstigen Argumentationsgrundlage gewählt zu haben: „Die Botschaft ‘weniger Verkehrsflächen für mehr Grün’ kam nicht an“ (Quelle Evaluationsworkshop Z.

Es gab nur 3 oder 4 Sitzmöglichkeiten (hier hört es sich so an, als wären an jedem der 50 Beete Sitzmöglichkeiten)

Diesen Abschnitt verstehen ich nicht ganz, und kann mich auch nicht mehr erinnern, dass ich da etwas gesagt habe...

Hier fehlt mir noch Auf- und Abbau inklusive Beschilderung, Gießen, Ansprechpartner*in für Veranstaltungen, Veranstaltungsplanung etc.

Das würde ich so nicht sagen. Alternative Mobilitätsangebote war für uns auch ein sehr wichtiger Aspekt neben der Begrünung. Aber die Kommunikation und Wahrnehmung war sehr auf die Freifläche bezogen

Nein eigentlich nicht - es ging von Anfang an um Begrünung Klimaschutz

Anhang 3: Schriftliche Rückmeldung

A. Anmerkungen der Münchner Initiative Nachhaltigkeit

220-222). Künftig möchte die Initiative ihre Kommunikation mehr auf den Klimaschutz stützen, da „die bisherige Argumentationskette weniger Parkplätze für mehr Freiraum [nicht] greift“ (Quelle Evaluationsworkshop Z. 225-226). Durch die Fokussierung auf den Klimaschutz erhofft sich die Initiative mehr Akzeptanz für ihre Projekte. Wissenschaftliche Daten und Fakten können helfen eine möglichst starke und überzeugende Kommunikationsstrategie zu entwickeln. Die Intervention soll auf einer sachlichen Ebene begründet werden, sodass sie für möglichst Alle nachvollziehbar, legitim und verständlich erscheint. Der Fokus der Diskussion bzw. Kommunikation soll sich künftig nicht mehr um das Auto als Übeltäter drehen. Die Debatten davon geleitet werden, dass Parkplätze wegfallen müssen. Es soll nicht der Verlust im Vordergrund stehen, sondern viel mehr die Notwendigkeit und die Mehrwerte. Diese müssen jedoch nachvollziehbar, spürbar und erlebbar sein. Um das zu erreichen, ist die Art der Kommunikation ein erster Ansatzpunkt, den die Initiator*innen aktiv lenken können.

Genau, bei der Kommunikation soll der Fokus mehr auf die notwendige Begründung gelegt werden (einer der wichtigsten Beweggründe war es schon immer und wurde Anfangs auch immer so besprochen - sieh erste Workshops). Was aber bisher weniger kommuniziert wurde, ist auch die Notwendigkeit der Begründung für Klimaanpassung - als gegen Überhitzung. Und darauf soll nun stärker kommuniziert werden, da wir hiermit die Menschen gut erreichen.

Hmm also ich denke wir müssen weiterhin klar kommunizieren, dass die Zahl der reduziert werden muss - um Platz zu schaffen für Begrünung aber auch aus Klimaschutzgründen und um Platz zu schaffen für alternative Mobilität. Die Frage ist nur, wie man es kommuniziert

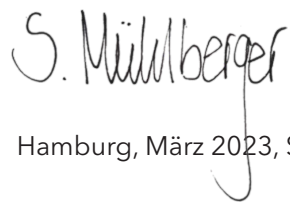
Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, Sophia Mühlberger, eidesstattlich, dass ich die vorliegende Arbeit mit dem Titel:

Temporäre Interventionen für krisenangepasste Stadtentwicklung Fallstudie München

selbstständig angefertigt und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe. Alle Ausführungen, die anderen Schriften wörtlich oder sinngemäß entnommen wurden, sind kenntlich gemacht worden.

Die Arbeit ist gleicher oder ähnlicher Form oder auszugsweise im Rahmen einer anderen Prüfung noch nicht vorgelegt worden



Hamburg, März 2023, Sophia Mühlberger

