



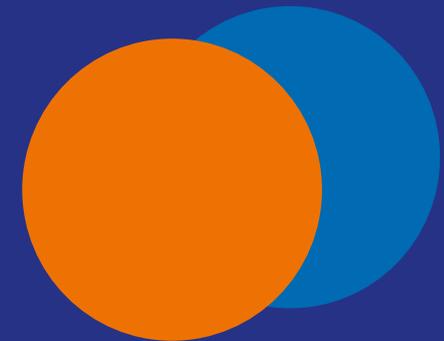
Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

Anlage 1

# 1. Münchner Mobilitätskongress

7. bis 10. September 2021

Programm



[muenchenunterwegs.de](https://muenchenunterwegs.de)



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**



# Programm

## 7. September 2021 - Alte Kongresshalle am Bavariapark (1/2)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Vortragende	Raum
ab 10.30 Uhr	<b>Registrierung</b>		
ab 11.30 Uhr	<b>Mittagsimbiss auf der Galerie</b>		Galerie
12.30 – 12.45 Uhr	<b>Begrüßung und Eröffnungsrede</b>	<b>Dieter Reiter</b> , Oberbürgermeister, Landeshauptstadt München	Großer Saal
12.45 – 13.30 Uhr	<b>Die Münchner Mobilitätsstrategie 2035</b>	<b>Georg Dunkel</b> , Mobilitätsreferent, Landeshauptstadt München	Großer Saal
13.30 – 14.00 Uhr	<b>Wissenschaftlicher Impuls</b>	<b>Prof. Dr. Andreas Knie</b> , Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung	Großer Saal
14.00 – 14.30 Uhr	<b>Pause</b>		

Weiter im Programm auf der nächsten Seite >



# Programm

## 7. September 2021 - Alte Kongresshalle am Bavariapark (2/2)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Vortragende / Podiumsgäste	Raum
14.30 – 16.00 Uhr	Moderierte Podiumsrunde:  <b>Herausforderungen und Lösungsansätze für die Mobilität in München</b>  Moderation: Eva Lell, BR	<b>Prof. Dr. Andreas Knie</b> , Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung <b>Katrin Habenschaden</b> , 2. Bürgermeisterin, Landeshauptstadt München <b>Georg Dunkel</b> , Mobilitätsreferent, Landeshauptstadt München <b>Christoph Göbel</b> , Landrat, Landkreis München <b>Peter Kammerer</b> , stv. Hauptgeschäftsführer, IHK für München und Oberbayern <b>Alexander Kreipl</b> , Verkehrs- und umweltpolitischer Sprecher, ADAC Südbayern e.V. <b>Sabine Enderle</b> , Initiative FreiRaum-Viertel <b>Petra Husemann-Roew</b> , Landesgeschäftsführerin, ADFC Bayern e.V	Großer Saal
16.00 – 16.30 Uhr	<b>Pause</b>		
16.30 – 17.15 Uhr	<b>Präsentation des Virtual Reality Tools &amp; Innovative Partizipationsmethoden</b>	<b>Oliver Bertram</b> , teamguesda	Großer Saal
17.15 – 18.30 Uhr	<b>Vorstellung der geförderten bürgerschaftlichen Projekte</b>		Großer Saal

Weiter im Programm auf der nächsten Seite >



# Programm

## 8. September 2021 - Alte Kongresshalle am Bavariapark (1/3)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Vortragende / Podiumsgäste	Raum
ab 9.00 Uhr	<b>Registrierung</b>		
9.30 – 9.45 Uhr	Eröffnung und Key Note: <b>Mut bei der Mobilitätswende und Mobilität für alle</b>	<b>Katrin Habenschaden</b> , 2. Bürgermeisterin, Landeshauptstadt München	Großer Saal
9.45 – 10.15 Uhr	<b>Städtische Mobilität als Spiegel der Gesellschaft – der menschliche Faktor in der Verkehrswende</b>	<b>Katja Diehl</b> , She Drives Mobility	Großer Saal
10.15 – 10.30 Uhr	<b>Urbane Mobilität in die Zukunft gedacht – das Beispiel Utrecht</b>	<b>Eelco Eerenberg</b> , stv. Bürgermeister, Gemeinde Utrecht	Großer Saal
10.30 – 11.00 Uhr	<b>Impuls</b>	<b>Regine Günther</b> , Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin	Großer Saal
11.00 – 12.30 Uhr	Moderierte Podiumsrunde:  <b>Urbane Mobilität 2035+ – auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilitätswende</b>  Moderation: Eva Lell, BR	<b>Katrin Habenschaden</b> , 2. Bürgermeisterin, Landeshauptstadt München <b>Eelco Eerenberg</b> , stv. Bürgermeister, Gemeinde Utrecht <b>Katja Diehl</b> , She Drives Mobility <b>Sylvia Hladky</b> , Münchner Initiative Nachhaltigkeit <b>Georg Dunkel</b> , Mobilitätsreferent, Landeshauptstadt München <b>Dr. Thomas Becker</b> , Vice President Sustainability, BMW Group <b>Dr. Bernd Rosenbusch</b> , Geschäftsführer MVV GmbH	Großer Saal



# Programm

## 8. September 2021 - Alte Kongresshalle am Bavariapark (2/3)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Impulse / Podiumsgäste	Raum
12.30 – 13.45 Uhr	<b>Mittagspause</b>		
13.45 – 15.20 Uhr	Parallele Podiumsrunden:  <b>Arbeit und Mobilität räumlich neu organisieren in der nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung</b>  Moderation: Eva Lell, BR	<b>Prof. Dr. Alain Thierstein</b> , Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München <b>Anna Schindler</b> , Direktorin Stadtentwicklung, Stadt Zürich <b>Tobias Eschenbacher</b> , Oberbürgermeister Stadt Freising <b>Eelco Eerenberg</b> , stv. Bürgermeister, Gemeinde Utrecht <b>Sibylle Wankel</b> , IG Metall München <b>Arne Lorz</b> , Hauptabteilungsleiter Stadtentwicklungsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landeshauptstadt München <b>Tilman Haas</b> , Location Development, Energy, Environmental Protection, BMW Group	Großer Saal
	<b>Mobilität für alle: Sicher und inklusiv</b>  Moderation: Dr. Martin Schreiner	<b>Dr. Martin Schreiner</b> , Strategie, Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München <b>Dr. Georg Kronawitter</b> , Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München <b>Theresa Baum</b> , Netzwerk Junge Mobilität <b>Judith Metz</b> , KULTUR ZEIT Ios!	Theresienraum
	<b>Mobilität 2035 – Perspektiven für Handel, Handwerk und Transportunternehmen</b>  Moderation: Sabine Effner, Ilka Eigner	<b>Clemens Baumgärtner</b> , Referent des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Landeshauptstadt München <b>Peter Blösl</b> , Geschäftsführer, Green Circle Logistics <b>Manuel Pretzl</b> , Stadtrat, Landeshauptstadt München <b>Gregor Beiner</b> , Geschäftsführer, mtz – münchen taxi zentrum <b>Wolfgang Fischer</b> , CityPartner e.V.	Saal 6



# Programm

## 8. September 2021 - Alte Kongresshalle am Bavariapark (3/3)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Vortragende	Raum
15.20 – 15.45 Uhr	<b>Pause</b>		
15.45 – 16.15 Uhr	<b>Zusammenfassung der Podiumsrunden im Plenum</b>		Großer Saal
16.15 – 17.00 Uhr	<b>Umsetzung der Mobilitätswende: Chancen und Herausforderungen für Stadt und Industrie</b>	<b>Katrin Habenschaden</b> , 2. Bürgermeisterin, Landeshauptstadt München <b>Katja Diehl</b> , She Drives Mobility <b>Hildegard Müller</b> , Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)	Großer Saal
17.00 – 17.15 Uhr	<b>Kurze Reflexion der Kongressergebnisse</b>	<b>Georg Dunkel</b> , Mobilitätsreferent, Landeshauptstadt München	
17.15 Uhr	<b>Verabschiedung</b>		Großer Saal
			Großer Saal

Weiter im Programm auf der nächsten Seite >



# Programm

## 9. September 2021 - Deutsches Museum Verkehrszentrum (1/3)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Vortragende / Impulse & Podiumsgäste	Raum
ab 9.00 Uhr	<b>Registrierung</b>		
9.30 – 9.40 Uhr	<b>Begrüßung</b>	<b>Dr. Bettina Gundler</b> , Leiterin Deutsches Museum Verkehrszentrum	Großer Saal
9.40 – 11.00 Uhr	Workshop Session 1: <b>Die Zukunft der Mobilität in München - die Verwaltung macht's möglich!</b>	<b>Melanie Grötsch</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Forschung und Innovation <b>Dr. Fabian Schütte</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Forschung und Innovation <b>Christoph Helf</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Geteilte und Vernetzte Mobilität <b>Dirk Deissler</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Verkehrstechnische Strategien und Systeme, <b>Martin Margreiter</b> , Lehrstuhl für Verkehrstechnik, TU München	Großer Saal
	Organisation: Landeshauptstadt München		
	<b>Frischer Wind in der City Re-thinking city transport and logistics</b>	<b>Pex Langenberg</b> , Botschaftsrat für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, Botschaft des Königreichs der Niederlande in Berlin <b>Eelco Eerenberg</b> , stv. Bürgermeister, Gemeinde Utrecht <b>Max Mooij</b> , MobilityLabel <b>Aart Meijles</b> , Gemeinde Utrecht <b>Tessa Leferink</b> , Witteveen + Bos <b>Frank Hansen</b> , Corporate Strategy, Sustainability & Mobility, BMW Group <b>Michael Reiter</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Forschung und Innovation	Seminarraum
	Organisation: Botschaft der Niederlande		
11.00 – 11.15 Uhr	<b>Pause</b>		



# Programm

## 9. September 2021 - Deutsches Museum Verkehrszentrum (2/3)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Vortragende / Impulse & Podiumsgäste	Raum
11.15 – 12.45 Uhr	Workshop Session 2:  <b>Experimentieren für die Mobilitätswende mit bürgerschaftlichen Projekten: Was geht schon jetzt, was muss sich in Zukunft ändern?</b>  Organisation: Landeshauptstadt München	<b>Georg Dunkel</b> , Mobilitätsreferent, Landeshauptstadt München <b>Sibylle Stöhr</b> , Stadträtin, Landeshauptstadt München <b>Sylvia Hladky</b> , Münchner Initiative Nachhaltigkeit <b>Sabine Enderle</b> , Initiative Initiative FreiRaum-Viertel <b>Petra Husemann-Roew</b> , Landesgeschäftsführerin, ADFC Bayern e.V.	Halle 1
	<b>Die Mobilität der Zukunft digital simulieren - der Digitale Zwilling München macht's möglich!</b>  Organisation: Landeshauptstadt München	<b>Markus Mohl</b> , Kompetenzzentrum Digitaler Zwilling, Kommunalreferat, Landeshauptstadt München <b>Ulf Ries</b> , Cassini Consulting <b>Christoph Helf</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Geteilte und Vernetzte Mobilität	Auditorium
12.45 – 13.15 Uhr	<b>Mittagspause</b>		

Weiter im Programm auf der nächsten Seite >



# Programm

## 9. September 2021 - Deutsches Museum Verkehrszentrum (3/3)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Vortragende / Impulse & Podiumsgäste	Raum
13.15 – 14.45 Uhr	Workshop Session 3:  <b>Vision Zero – ein Paradigmenwechsel und seine Erfolgsaussichten</b>  Organisation: Landeshauptstadt München	<b>Matthias Mück</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Stabstelle Verkehrssicherheit <b>Dr. Wolfram Hell</b> , Institut für Rechtsmedizin, LMU <b>Miriam Niestegge</b> , PTV Consult GmbH <b>Dr. Angela Francke</b> , Professur für Verkehrspsychologie, TU Dresden	Halle 1
14.45 – 15.00 Uhr	<b>Pause</b>		
15.00 – 16.30 Uhr	Workshop Session 4:  <b>Internationale Bauausstellung Metropolregion München   Räume der Mobilität und zukunftsgerichtete Mobilität im Münchner Norden.</b>  <b>Gut zu Fuß in München?</b>  Organisation: Landeshauptstadt München	<b>Arne Lorz</b> , Hauptabteilungsleiter Stadtentwicklungsplanung, Referat für Stadtplanung und Bauordnung <b>Stefan Löwl</b> , Landrat, Landkreis Dachau  <b>Silke Buchberger</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Räumliche Integration <b>Daniel Horn</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Verkehrsraummanagement,	Halle 1  Auditorium
16.30 – 17.00 Uhr	<b>Zusammenfassung, Ausblick, Verabschiedung</b>		



# Programm

## 10. September 2021 - Deutsches Museum Verkehrszentrum (1/4)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Impulse & Podiumsgäste	Raum
ab 9.00 Uhr	<b>Registrierung</b>		
9.30 – 11.00 Uhr	Workshop Session 1:  <b>Vom betrieblichen Mobilitätsmanagement und lokalen Ansätzen zur regionalen Mitfahr-App: Mitfahren als Mobilitätslösung im 21. Jahrhundert?</b>  Organisation: Landkreis Ebersberg und Landeshauptstadt München	<b>Robert Niedergesäß</b> , Landrat Landkreis Ebersberg  <b>Dr. Markus Haller</b> , Bereichsleiter Konzeption, Münchner Verkehrsverbund (MVG)  <b>Uwe Hömer</b> , Vorstand Mitfahrverband e.V.  <b>Roland Hösl</b> , Wirtschaftsförderung, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Landeshauptstadt München	Halle 1
	<b>E-Mobilität - Quo vadis? Ladeinfrastruktur der Zukunft in München!</b>  Organisation: Landeshauptstadt München	<b>Jürgen Schmiele</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Verkehrsraummanagement  <b>Tobias Wagner</b> , ChargeX	Auditorium
	<b>PUM-Partner im Diskurs: Parkraummanagement als Bestandteil einer nachhaltigen urbanen Mobilität</b>  Organisation: Landeshauptstadt München Moderation: Kirstin Hegner, Digital Hub Mobility	<b>Carl Friedrich Eckhardt</b> , Corporate Strategy, Sustainability & Mobility, BMW Group  <b>Michael Glotz-Richter</b> , Hansestadt Bremen  <b>Benjamin Stjepanovic</b> , Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München, Verkehrsraummanagement	Seminarraum

Weiter im Programm auf der nächsten Seite >



# Programm

## 10. September 2021 - Deutsches Museum Verkehrszentrum (2/4)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Organisator*innen	Raum
11.00 – 11.15 Uhr	<b>Pause</b>		
11.15 – 12.45 Uhr	Workshop Session 2:  <b>Das Westend Kiez - der lange Weg zum Superblock</b>  Organisation: Münchner Initiative Nachhaltigkeit	<b>Hannah Henker</b> , Münchner Initiative Nachhaltigkeit <b>Sylvia Hladky</b> , Münchner Initiative Nachhaltigkeit <b>Marius Kreit</b> , Verkehrsmanagement, Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München	Halle 1
	<b>Quartiersmobilität – die Mobilitätswende startet vor Ort</b>  Organisation: Landeshauptstadt München	<b>Sophie Stigliano</b> , Urban Standards GmbH <b>Elisabeth Zorn</b> , Mobilitätskonzepte auf Privatgrund, Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München	Auditorium
12.45 – 13.15 Uhr	<b>Mittagspause</b>		

Weiter im Programm auf der nächsten Seite >



# Programm

## 10. September 2021 - Deutsches Museum Verkehrszentrum (3/4)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Impulse & Podiumsgäste / Organisator*innen	Raum
13.15 – 14.45 Uhr	Workshop Session 3:  <b>Strategien für die Zukunft der urbanen Mobilität</b>  Organisation: TU München	<b>Prof. Dr. Gebhard Wulfhorst</b> , Leiter Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, TU München <b>Ana Rivas</b> , Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, TU München <b>Ulrike Jehle</b> , Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, TU München <b>David Duran</b> , Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, TU München <b>Luca Scotellaro</b> , Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung, TU München	Halle 1
	<b>Wie lebenswert kann unsere Straße werden? Wir entwerfen gemeinsam Modelle für die Stadträume der Zukunft</b> Organisation: Hochschule München	<b>Prof. Nicolas Kretschmann</b> , Professur für Städtebau, Hochschule München <b>Dr. Michael Droß</b> , Stabsabteilung Strategische Hochschulentwicklung, Hochschule München	Auditorium
	<b>How to Stadtverführung, den Stadtraum Münchens digital hacken</b> Organisation: Referat für Stadtverbesserung	<b>Maximilian Steverding</b> , Referat für Stadtverbesserung	Seminarraum
14.45 – 15.00 Uhr	<b>Pause</b>		



# Programm

## 10. September 2021 - Deutsches Museum Verkehrszentrum (4/4)

Uhrzeit	Programmpunkt / Vortrag	Impulse & Podiumsgäste / Organisator*innen	Raum
15.00 – 16.30 Uhr	Workshop Session 4:  <b>Gendersensibilität in der Verkehrswende</b>  Organisation: Landeshauptstadt München Moderation: Pia Blessing, City in Motion	<b>Sabine Hanke</b> , Geteilte und Vernetzte Mobilität, Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München  <b>Elisabeth Nagl</b> , Mobilitätskonzepte auf Privatgrund, Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München  <b>Juliane Krause</b> , plan & rat <b>Johanna Reinhardt</b> , CleverShuttle <b>Katharina Klaas</b> , VCD e.V.  <b>Dr.-Ing Ines Kawgan-Kagan</b> , AEM Institute <b>Antonella Giese</b> , Business Development WeShare	Halle 1
	<b>Wie lebenswert kann unsere Straße werden? Wir entwerfen gemeinsam Modelle für die Stadträume der Zukunft</b> Organisation: Hochschule München	<b>Prof. Nicolas Kretschmann</b> , Professur für Städtebau, Hochschule München  <b>Dr. Michael Droß</b> , Stabsabteilung Strategische Hochschulentwicklung, Hochschule München	Auditorium
	<b>Transformation von Parkflächen im urbanen Raum</b> Organisation: Velohub Initiative	<b>Barbara Stiegler</b> , Designit <b>Dominik Schütz</b> , Designit	Seminarraum
16.30 – 17.00 Uhr	<b>Zusammenfassung, Ausblick, Verabschiedung</b>		



# Exkursionen (1/2)

Datum	Uhrzeit	Titel	Organisation	Ort
5.9.2021	11.00 – 14.00 Uhr	<b>Großstadtnatur um den ErdLink entdecken „Was lebt und wächst denn da?“</b>	<b>Kartoffelkombinat e. V.</b>	Europaplatz, ErdLink-Eingang
5.9.2021	15.00 – 16.00 Uhr	<b>Erdlink</b>	<b>Kartoffelkombinat e. V.</b>	Europaplatz, ErdLink-Eingang
6.9.2021	15.00 – 16.00 Uhr	<b>Bauerngarten</b>	<b>Kartoffelkombinat e. V.</b>	Europaplatz, ErdLink-Eingang
7.9.2021	19.30 – 20.30 Uhr	<b>Think Bike Exkursion</b>	<b>ADFC Bayern</b>	ADFC Kreuzung, Verkehrszentrum
8.9.2021	15.30 – 17.00 Uhr	<b>Projekt Volkartstraße</b>	<b>Referat für Stadtverbesserung</b>	U-Bahn Haltestelle Rotkreuzplatz Richtung Volkartstraße
8.9.2021	17.00 – 20.30 Uhr	<b>Think Bike Exkursion</b>	<b>ADFC Bayern</b>	ADFC Kreuzung, Verkehrszentrum
8.9.2021	18.00 – 19.00 Uhr	<b>Hintergrund, Zweck und Vision des FreiRaum-Viertel Projektes</b>	<b>Initiative FreiRaum-Viertel</b>	Schillerstraße 24
8.9.2021	19.00 – 20.00 Uhr	<b>Fachpanel Freiraumgestaltung – planen für die Multi bis Options Stadt</b>	<b>Initiative Prannerstraße, kuratiert von Urban Standards</b>	Reallabor Maxtor; auf der Straße (Prannerstraße/Ecke Rochusstraße)
9.9.2021	16.20 – 17.30 Uhr	<b>Sommerstraßen und der Weg dahin</b>	<b>Mobilitätsreferat, Landeshauptstadt München</b>	Ausstellung München unterwegs, Verkehrszentrum
9.9.2021	17.00 – 18.00 Uhr	<b>Think Bike Exkursion</b>	<b>ADFC Bayern</b>	ADFC Kreuzung, Verkehrszentrum

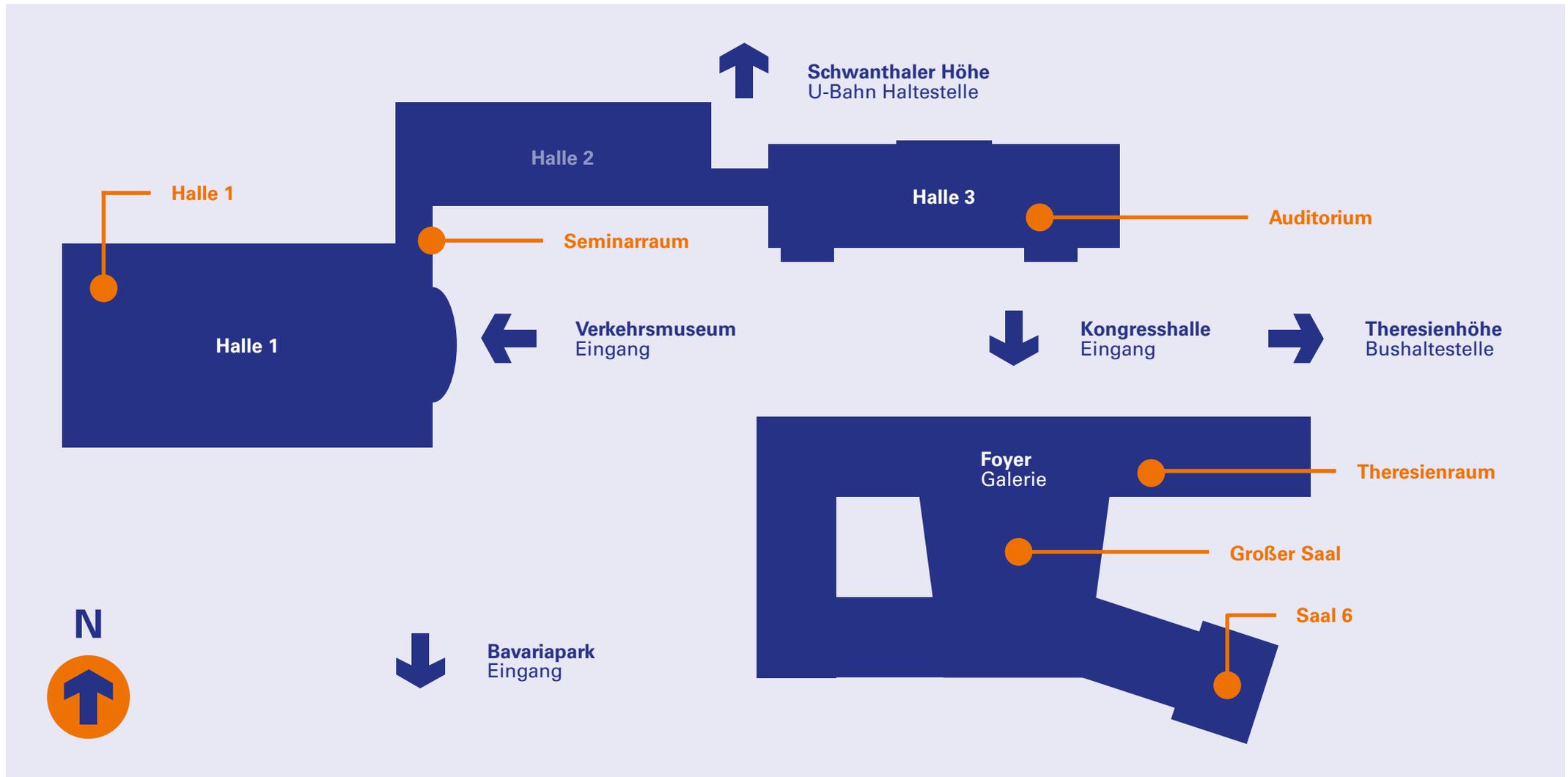


# Exkursionen (2/2)

Datum	Uhrzeit	Titel	Organisation	Ort
9.9.2021	18.15 – 20.00 Uhr	<b>Kollaborative Lösungen für urbane Ladeinfrastruktur von morgen</b>	<b>Munich Urban Colab</b> (Future Mobility Space)	Freddie-Mercury-Straße 5, 80797 München
9.9.2021	19.00 – 20.30 Uhr	<b>Vision Lab</b>	<b>Initiative Prannerstraße,</b> kuratiert von Urban Standards	Reallabor Maxtor; auf der Straße (Prannerstraße/Ecke Rochusstraße)
10.9.2021	13.15 – 14.00 Uhr	<b>Sommerexperiment Parkstraße</b>	<b>Münchner Initiative</b> <b>Nachhaltigkeit</b>	Ausstellung München unterwegs, Verkehrszentrum
10.9.2021	15.00 – 16.00 Uhr	<b>Hintergrund, Zweck und Vision</b> <b>des FreiRaum-Viertel Projektes</b>	<b>Initiative FreiRaum-Viertel</b>	Schillerstraße 24
10.9.2021	16.00 – 17.00 Uhr	<b>Exkursion Meet&amp;Greet@Maxtor</b> <b>„The Old Portal to the New Normal “</b>	<b>Initiative Prannerstraße,</b> kuratiert von Urban Standards	Reallabor Maxtor; auf der Straße (Prannerstraße/Ecke Rochusstraße)
10.9.2021	16.30 – 18.00 Uhr	<b>VeloHub auf IAA (Königsplatz)</b>	<b>VeloHub / Designit</b>	Ausstellung München unterwegs
10.9.2021	17.00 – 18.00 Uhr	<b>Think Bike Exkursion</b>	<b>ADFC Bayern</b>	ADFC Kreuzung, Verkehrszentrum
10.9.2021	17.30 – 18.30 Uhr	<b>Kompost in der Stadt</b>	<b>Kartoffelkombinat e. V.</b>	Europaplatz, ErdLink-Eingang
10.9.2021	19.00 – 20.30 Uhr	<b>Diskussionsrunde - Stadt Land Hypermobilität.</b> <b>Wie viel Zentrum braucht die multimobile</b> <b>Gesellschaft (noch)?</b>	<b>Initiative Prannerstraße,</b> kuratiert von Urban Standards	Reallabor Maxtor; auf der Straße (Prannerstraße/Ecke Rochusstraße)
11.9.2021	16.30 – 19.30 Uhr	<b>Großstadtnatur um den ErdLink entdecken</b> <b>„Naturwunder am Wegesrand – Stadtnat(o)ur</b> <b>in München“</b>	<b>Kartoffelkombinat e. V.</b>	Europaplatz, ErdLink-Eingang
11.9.2021	19.00 – 20.30 Uhr	<b>Stadtmobiliar mit Designern: welche Räume,</b> <b>Raumdesigns und neuen Produkte braucht die</b> <b>flexibel mobile Stadt?</b>	<b>Initiative Prannerstraße,</b> kuratiert von Urban Standards	Reallabor Maxtor; auf der Straße (Prannerstraße/Ecke Rochusstraße)



# Karte zur Orientierung





## Teilnahmebedingungen für die Förderaktion

Die Landeshauptstadt München ruft bürgerschaftliche Organisationen, Initiativen sowie Bürger\*innen dazu auf, sich mit Projektideen und Konzepten zu bewerben, die beispielhaft zeigen, wie der öffentliche Raum mit innovativen Konzepten gestaltet und genutzt werden kann.

Die Projekte sollen im Rahmen des Mobilitätskongresses der Landeshauptstadt München während der IAA Mobility-Woche stattfinden (7. bis 12. September 2021). Die Aktionen können auch früher anfangen oder etwas länger andauern. Entscheidend ist, dass sie ganz oder teilweise in der Woche des Mobilitätskongresses für die Öffentlichkeit zugänglich sind.

Im Rahmen einer Förderaktion durch die Stadt können Projektgelder in Form eines Umsetzungs-Zuschusses bis zu einem maximalen Betrag von **25.000€** pro Projekt beantragt werden.

Das Mobilitätsreferat wird die eingereichten Projektideen und Konzepte auf ihre Eignung prüfen und gemäß den nachfolgend beschriebenen Kriterien auswählen. Beraten wird das Referat hierbei von einem Arbeitskreis aus Stadträt\*innen der Landeshauptstadt München.

### A) Geforderte Zielsetzung der Projektideen:

Die eingereichten Projekt- und Konzeptideen sollen folgende Ziele verfolgen:

- Förderung einer nachhaltigen, klimafreundlichen, ressourcenschonenden und sozial gerechten urbanen Mobilität, wobei auch mehr Verkehrssicherheit und eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erzielt werden soll.
- Zeitlich befristete Umsetzbarkeit der Projektidee im öffentlichen Raum (in einem dafür geeigneten Quartier oder Straßenzug) während der Woche der IAA Mobility und des Mobilitätskongresses (7. bis 12. September 2021) beziehungsweise in einer dem jeweiligen Konzept angemessenen begrenzten Zeitspanne, die ganz oder teilweise in die Woche des Münchner Mobilitätskongresses fällt.
- Zugänglichkeit des Projekts für alle Bürger\*innen während der Umsetzung im öffentlichen Raum, insbesondere auch für Menschen mit Behinderungen und sozial benachteiligte Gruppen

### B) Kriterien für die Auswahl

#### 1. Antragsvoraussetzungen

1.1 Für die Antragstellung sind die Mindestanforderungen für Zuwendungsrichtlinien (siehe gelbe Infobox zum Download: Beschlussfassung Zuwendungsrichtlinien – Mindestanforderung vom 19. Oktober 2016) - soweit nicht anders in den hiervorgelegten Teilnahmebedingungen geregelt - zu erfüllen.



1.2. Vorlage zweier Konzepte, wie die Veranstaltung veranstaltungsrechtlich (Konzept 1) sowie verkehrlich (Konzept 2) umgesetzt werden soll. Beim verkehrlichen Konzept soll darauf eingegangen werden, was der Kerngedanke, die Zielsetzung und die Maßnahmen bzw. Aktivitäten des Projekts sind.

1.3 Vorlage des genauen Projektbereichs und Zeitraums. Entscheidend ist hierbei, ob das Projekt ein räumlich abgrenzbares Quartier beziehungsweise einen Straßenzug in München betrifft und im geplanten Umsetzungszeitraum die Woche des Münchner Mobilitätskongresses und der IAA Mobility (7. bis 12. September 2021) ganz oder teilweise enthalten ist. Es sind Pläne mit den geplanten Aufbauten und Nutzungen (dabei ist auf eine barrierefreie Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu achten siehe dazu <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Veranstaltungs-und-Versammlungsbuero/Barrierefreie-Veranstaltung.html>) sowie das vorgesehene Programm einzureichen.

Darüber hinaus sind Angaben zur erwarteten Anzahl von Teilnehmer\*innen, die gleichzeitig anwesend sein werden, zu machen.

1.4 Vorlage der Gesamtkosten- und des Gesamtfinanzierungsplans aller voraussichtlichen Kosten der Maßnahme und eine Übersicht über die voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel.

1.5 Nachweis der gesundheitlichen Umsetzbarkeit des Projektes anhand eines hinreichenden Hygienekonzepts für unterschiedliche Ausprägungen der pandemischen Situation (zum Beispiel FFP2-Masken, Einhaltung der AHA-Regeln oder Schnelltest-Konzept); darüber hinaus kann ein Sicherheits- und Ordnungsdienstkonzept erforderlich sein.

Das Mobilitätsreferat prüft diese Kriterien bei der Einreichung. Sind diese nicht oder nur teilweise erfüllt, können die entsprechenden Bewerbungen nicht weiter berücksichtigt werden. Hierzu erfolgt eine gesonderte Benachrichtigung an die/den Bewerber\*in.

## 2. Bewertungskriterien

Die eingereichten Projektideen werden nach den folgenden Kriterien bewertet:

- **Innovation:** Enthält das Konzept neue Ideen und zeigt moderne Vorschläge für den öffentlichen Raum?
- **Nachhaltigkeit:** Leistet das Projekt bei einer langfristigen Umsetzung einen Beitrag zu einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität in der Stadt?
- **Partizipation:** Trägt das Projekt dazu bei, Bürger\*innen einzubeziehen und sie für eine neue Form der städtischen Mobilität zu begeistern?



## C) Organisatorisches

### 1. Bewerbung

Die aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen sind innerhalb einer Frist von vier Wochen, spätestens bis zum 13. Juni 2021 per E-Mail einzureichen an:

[mobilitaetskongress.mor@muenchen.de](mailto:mobilitaetskongress.mor@muenchen.de)

### 2. Auswahlverfahren

Nach Ablauf der Bewerbungsfrist wird die Verwaltung die eingereichten Projektideen prüfen und anschließend dem beratenden Stadtrats-Arbeitskreis eine Auswahl geeigneter Projekte unterbreiten. Die Vorauswahl erfolgt anhand festgelegter Bewertungs- und Rankingvorschläge. Der beratende Arbeitskreis besteht aus 11 bis 15 Stadtratsmitgliedern.

Sobald eine Projektauswahl getroffen wurde, werden die Antragsstellenden informiert und die Förderbescheide versendet.

### 3. Finanzierung

Die Zuwendungssumme pro eingereichtem Projektkonzept beträgt bis zu **25.000€**. Es handelt sich bei den Zuwendungen um zweckgebundene Festbeträge. Der\*die Antragsteller\*in darf im Rahmen der Konzeptumsetzung keine Einnahmen erzielen.

Allgemein gilt, dass eine Komplementärleistung der sich bewerbenden Organisationen / Bürger\*innen, im Sinne einer Mit-Finanzierung durch Eigenmittel oder einer Einbringung von Eigenleistung, insbesondere der eigenen Arbeitskraft erforderlich ist.

Unter Eigenleistungen ist auch zu verstehen:

- konkret geleistetes bürgerschaftliches (unentgeltliches) Engagement
- Sachleistungen (zum Beispiel zur Verfügung gestelltes Material, Möblierung oder ähnliches).

Es ist möglich, dass sich mehrere Bewerber\*innen entlang eines Straßenzugs oder in einem vernetzten Stadtquartier jeweils für den Höchstbetrag bewerben. Hierbei ist zu beachten: Jede Organisation muss aus haftungsrechtlichen Gründen einen festgelegten Teilraum des Quartiers / Straßenzugs eigenverantwortlich abgrenzen und betreuen.

Sollte der\*die Bewerber\*in in Frage kommende Zuwendungsmittel von anderen zuwendungsgebenden Stellen – Ministerien, Regierung von Oberbayern, Bezirk Oberbayern, Landkreis, Kirchen etc. - erhalten, sind diese einzubringen. Das Ergebnis ist der Landeshauptstadt München nachzuweisen.



Anlage 3

## Mobilitätskongress

---

Von: ADFC [REDACTED]@adfc-bayern.de>  
Gesendet: Freitag, 8. Oktober 2021 14:45  
An: Mobilitätskongress  
Betreff: Feedback++ korrigierte Fassung++  
Priorität: Hoch

Sehr geehrtes Mobilitätskongress-Team,

nachfolgend nochmals in korrigierter Fassung.

Beste Grüße  
[REDACTED]

An: Mobilitätskongress <mobilitaetskongress.mor@muenchen.de>  
Betreff: AW: Herzlichen Dank für Ihr Engagement und Bitte um Feedback

Sehr geehrtes Mobilitätskongress-Team,  
Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind gerade dabei den ausführlichen Sachbericht zum Projekt zu erstellen, ein erstes Feedback jedoch wie gewünscht nachfolgend:

- **Ablehnungsbescheid Projekt Protected Bikelane:** Unsere Stellungnahme zur Ablehnung hatten wir Ihnen bereits per Mail am 20.08.2021 zugesandt und möchten an dieser Stelle auf diese verweisen (siehe Anhang).
- **Zum Projekt "Die sichere ADFC Kreuzung:**
  - Die Ausschreibungsfrist war sehr kurz. Vor allem im Ehrenamt ist eine Bewerbung in so kurzer Zeit kaum machbar. Für uns war sie nur deshalb möglich, weil wir schon vor Beginn der Ausschreibung Vorbereitungen aufgrund der Presseberichterstattung getroffen hatten. Diese war allerdings irreführend, weil dort z.B. berichtet wurde, es sei ein "Boulevard Sonnenstraße" geplant, was wir als Planungs- und Bewerbungsgrundlage genutzt hatten. Der Boulevard Sonnenstraße kam jedoch bekanntermaßen nicht zustande, so dass unsere Planungen für die Sonnenstraße von Beginn an obsolet waren. Das Projekt musste folglich nach Bekanntgabe des Zuschlags komplett neu geplant werden. Den Vorwurf an alle Antragstellenden inkl. uns, die vorgelegten Planungen seien nicht professionell genug gewesen, empfanden wir wegen der Kurzfristigkeit aber besonders auch vor diesem Hintergrund als völlig unangemessen. Ebenso, dass uns im Bewerbungsverfahren negativ ausgelegt worden war, dass wir auf Unterstützungsbedarf durch die LHM hingewiesen hatten, weil z.B. eine erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung nur durch diese getroffen werden kann. Das Auswahlverfahren erschien uns zudem wenig transparent und nachvollziehbar.
  - Die sichere ADFC-Kreuzung war als Ergänzung zum Projekt "geschützter Radweg" gedacht und deshalb mit einer Mischkalkulation beantragt worden. Eine alleinige Umsetzung war mit den für die Ergänzung beantragten Mitteln nicht ansatzweise denkbar, da aufgrund der Kurzfristigkeit der Ausschreibung von Anfang an klar war, dass wir ein Projekt nur mit Unterstützung eines externen Büros und externer Partner beantragen und umsetzen können. Die Umsetzung war folglich nur möglich, weil für das bewilligte Projekt zur Sicheren ADFC-Kreuzung die volle Fördersumme bewilligt wurde, die aufgrund der kompletten Neuplanung als Einzelprojekt auf einem öffentlichen Platz und den vielfach erforderlichen Umplanungen die Kosten allerdings auch nicht gedeckt hat. Der ADFC musste deshalb zusätzlich

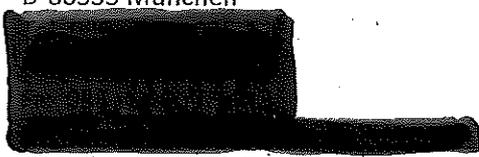
erheblich Eigenmittel und ehrenamtliche Leistungen einbringen. Hinzu kam, dass das Fördergeld erst nach Ablauf der Widerspruchsfrist und nach Umsetzung des Projektes ausgezahlt werden sollte. Nach mehreren Hinweisen mehrerer Antragsteller, dass dies für Initiativen und ehrenamtliche Vereine nicht machbar ist, wurde die Fördersumme gegen Rechtsmittelverzicht glücklicherweise doch noch vorab ausgezahlt.

- Die Idee und der Anspruch, den die Ausschreibung eigentlich gestellt hatte - nämlich ein innovatives Mobilitäts-Projekt im öffentlichen Raum darzustellen und so für Bürger:innen erlebbar zu machen, war unter den erst nachträglich bekannten Rahmenbedingungen kaum möglich. Die eigentlich geplante Realisierung an einer realen Kreuzung wurde untersagt, obwohl uns vorher signalisiert wurde, dass dies genau gewünscht wäre und wir bitte ein paar Kreuzungen für die Projektumsetzung vorschlagen sollten (diese vergebliche Recherche hat sehr viel bezahlte Arbeitszeit gekostet). Verblieben ist am Ende des Tages ein öffentlicher Platz, an dem real nur Fußgänger:innen und Fahrradfahrende vorbeikamen, auf dem wir "quasi aus dem Nichts" eine Kreuzung nachbauen sollten.
- Einen geeigneten Platz zu finden war schwierig, weil die meisten innerstädtischen Plätze an den VDA vergeben waren. Der Platz vor dem Verkehrszentrum war nur eine von 2 denkbaren Optionen und schien unter den verbliebenen Möglichkeiten zunächst aufgrund seiner Nähe zum Deutschen Museum Verkehrszentrum und zur Alten Kongresshalle ideal. Was wir nicht ahnten, waren die Schwierigkeiten, die aufgrund des Pflasters auf diesem Platz auf uns zukamen und unser Projekt beinahe noch zum Kippen gebracht hätten: der dort verlegte Wachenzeller Dolomit machte die geplante Umsetzung mit umweltfreundlicher wasserlöslicher Kreidefarbe zunichte und wir mussten verschiedene Alternativen prüfen (Projektion, Teppiche, Planen, etc.). Am Ende war leider nicht die Darstellung eines Kreuzungsdesigns 1:1, sondern aus Zeit- und Kostengründen nur noch eine „Viertel-Kreuzung“ als Bodenbanner darstellbar. Mit einem entsprechenden Rahmenprogramm und weiteren Elementen aufgewertet, haben wir unter den verbliebenen Rahmenbedingungen unserer Meinung nach das Bestmögliche herausgeholt. Dies konnte jedoch überhaupt nur mit erheblich mehr Zeitaufwand aus Ehrenamt und Hauptamt aufgefangen werden, weil nicht wie beantragt geplant werden konnte und allein der Kommunikations- und Abstimmungsaufwand sich enorm vervielfacht hatte.
- **Ausblick:** wir wären interessiert, auch in Zukunft innovative Projekte mit und für die Stadt München und mit anderen zivilgesellschaftlichen Akteuren umzusetzen. Unser Projekt war aus unserer Sicht eigentlich als Unterstützung der Stadtverwaltung zur Umsetzung der Verkehrswende und zur Erprobung von baulichen Elementen samt Bürgerbeteiligung gedacht gewesen. Dass diese Chance nicht erkannt und genutzt wurde, sondern unser Angebot nicht als solches verstanden wurde, sondern uns gelegentlich signalisiert wurde, dass wir nur unerwünschte zusätzliche Arbeit erzeugen würden, hat uns besonders enttäuscht. Künftig braucht es deutlich mehr zeitlichen Vorlauf und deutlich andere Rahmenbedingungen und klarere Genehmigungsverfahren. Wünschenswert wäre zudem eine zentrale Koordination und Unterstützung bürgerschaftlicher Projekte durch das Mobilitätsreferat, denn nur dann kann wirklich auch Innovatives „auf die Straße gebracht“ werden.

Mit freundlichen Grüßen

  
Landesgeschäftsführerin

-----  
ADFC Bayern e.V.  
Kardinal-Döpfner-Straße 8  
D-80333 München

  
[www.bayern.adfc.de](http://www.bayern.adfc.de)

[www.unserebroschuere.de/adfc-bayern](http://www.unserebroschuere.de/adfc-bayern)

Follow us on [@adfc.bayern](https://www.instagram.com/adfc.bayern)

Anlage 4



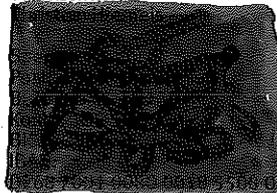
**BUND**  
**Naturschutz**  
**in Bayern e.V.**

Landesverband Bayern des  
Bundes für Umwelt und  
Naturschutz Deutschland e.V.

**Kreisgruppe München**  
Pettenkofenstr. 10 A  
80336 München

Besuchen Sie auch unsere  
Homepage:  
[www.bn-muenchen.de](http://www.bn-muenchen.de)  
[info@bn-muenchen.de](mailto:info@bn-muenchen.de)

**Vorsitzender:**



Vereins-Reg. Nr.: 834  
Amtsgericht München

BN - KG München, Pettenkofenstr. 10 A, 80336 München

LH München  
Mobilitätsreferat  
Mobilitätskongress-Team

14.10.2021

### **Feedback zu den bürgerschaftlichen Projekten im Rahmen des Münchner Mobilitätskongresses**

Sehr geehrte Damen und Herren im Mobilitätskongress-Team,

haben Sie herzlichen Dank für Ihre Bitte um Feedback hinsichtlich unseres Projektes rund um den Münchner Mobilitätskongress anlässlich der IAA 2021. Zuerst einmal möchten wir uns bedanken, dass wir mit unserem Projekt und mit unserer Projektbeschreibung überzeugen konnten und die Ausschreibung gewonnen haben. Das hat uns sehr gefreut! Gefreut hat uns auch, dass wir viele Partner:innen gewinnen konnten, die das Projekt ebenfalls unterstützt hätten. Wie Sie wissen, konnten wir unser Projekt auf dem Stachus, geplant als partizipativer Mitmachcontainer, nicht durchführen. Gerne schildern wir hier unsere Sicht der Vorgänge und auch unsere Forderung hinsichtlich weiterer Projekte.

Seit Februar 2021 gab es, auf unseren Wunsch hin, Gespräche mit dem KVR, mit dem MOR und mit Vertreter:innen des Stadtrats, zuerst hinsichtlich der bevorstehenden IAA und den Möglichkeiten der Umwelt-, Klima- und Verkehrswendeszene, selbst auch irgendwo Platz und Gehör zu finden. Wir stießen mit dem Projekt „Mitmachcontainer“ auf große Zustimmung und sogar auch Begeisterung. Hier nun unsere Kritikpunkte, etwas gegliedert:

#### **Zeitpunkt**

Die Bekanntgabe und die Ausschreibung insgesamt hatte viel zu wenig Vorlauf. Ganz egal woher die Zeitnot kam, es war einfach sehr sehr spät. Und da spielt auch der Kritikpunkt zwei gleich mit hinein:

#### **Ehrenamt / NGOs**

Als Verein mit begrenzten finanziellen Mitteln sind wir auf ehrenamtliches Engagement angewiesen. Ein solches Projekt ist daher für uns ein finanzieller und organisatorischer Kraftakt. Wir hatten den Eindruck, dass wir und unser Projekt wie das eines kommerziellen Anbieters betrachtet wurden. Mehrmals kam es zu Vergleichen mit einem Glühweinstand, Christkindmarkt oder Eiszauber oder anderen kommerziellen Veranstaltungen. Das sind wir aber nicht. Wir haben gänzlich andere Voraussetzungen und auch Ziele – wir bitten, dass dies zukünftig bei Planung, Vorbereitung und Genehmigung stärker berücksichtigt wird.

### **Inhalt und Dauer unseres Projektes**

Unser Projekt, das Living City Lab als Mitmachcontainer auf dem Stachus, wollte der Umwelt-, Klima- und Verkehrswendeszene in München eine Anlaufstelle sein und die Diskussion über die sowieso bevorstehenden und bereits vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen zur Umgestaltung der Innenstadt und des Stachus, bzw. der Sonnenstraße, ankurbeln. Dazu haben wir uns als zentralen Ort in der Stadt (ein anderer war ja übrigens gar nicht mehr übrig, da alle Plätze vom VDA belegt waren) den Stachus ausgesucht. Leider rückte das KVR von seiner Auslegung, dass dies nicht für den beantragten Zeitraum genehmigungsfähig sei, nicht ab. Unseren Kompromissvorschlag, die Dauer auf einen Monat zu begrenzen, lehnte das KVR leider ab.

Den finalen Vorschlag des KVR, das Projekt statt für 2 Monate nur für 2 Wochen durchzuführen, konnten wir nicht annehmen. Mit dieser kurzen Dauer hätten wir mit dem langwierig vorbereiteten Projekt die beabsichtigten Ziele nicht erreichen können. Zudem erhielten wir die Fördergelder aus drei Bezirksausschüssen und von dritter Seite explizit auch für die lange Projektdauer. Eine derartige Kürzung wäre ihnen und unseren weiteren Partner:innen nicht vermittelbar gewesen. Auch mit Blick auf unseren eigenen ökologischen Anspruch mussten wir absagen. Der Aufbau eines solchen Containers verbraucht viel Ressourcen. Das mag für eine Messe wie die IAA kein Problem darstellen. Als BUND Naturschutz in München sind wir einem nachhaltigen und verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen allerdings verpflichtet, ansonsten würden wir unsere eigenen Ziele torpedieren. Für einen lediglich zweiwöchigen Auftritt wäre deshalb in unseren Augen weder der enorme Aufwand gerechtfertigt gewesen, noch der Einsatz öffentlicher Gelder.

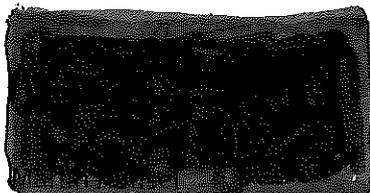
### **Kontakt mit den Behörden**

Wir möchten gerne betonen, dass der Umgang mit den Mitarbeiter:innen im KVR stets sehr gut und freundlich war. Wir sind uns sicher, dass es dort nicht am Willen gefehlt hat. Woran es allerdings gefehlt hat, waren die Voraussetzungen. Wir hätten erwartet, dass, wenn eine Ausschreibung um innovative Mobilitätsprojekte ins Leben gerufen wird, dann auch die Rahmenbedingungen dazu angepasst werden. Als Versuch sind schon manche Projekte für eine bestimmte Zeit möglich gemacht worden. Mehr direkter Kontakt – gerne auch mit dem Behördenleiter, wäre sicher hilfreich gewesen. Zumal wir der Überzeugung waren und auch noch immer sind, dass unser Projekt von der bestehenden Beschlusslage im Stadtrat (Mobilitätsprojekte, Stadterrassen) abgedeckt war.

### **Fazit**

Wir fassen zusammen: Innovativen Projekten ist die Innovationen immanent. Sich in der Genehmigung allein auf bestehende Vorgaben zu beziehen, steht dem innovativen Ziel entgegen. Das bitten wir, künftig zu beachten. Die Hürden, auch finanzieller Art, waren sehr hoch und die Hilfestellung bei der Umsetzung ist deutlich verbesserungswürdig. Der Dialog ist unser Mittel und der sollte auch zwischen Behörden und Zivilgesellschaft möglich sein und geführt werden können. An uns soll es nicht scheitern. Wir wünschen uns viel mehr echte Innovationsprojekte. Dass die Mobilitätswende kommen wird und auch kommen muss ist Konsens im Stadtrat. Doch das kann nur gemeinsam gelingen. Wir sind unter dazu passenden Bedingungen jederzeit bereit, daran mitzuwirken!

Mit freundlichen Grüßen



stellv. Geschäftsführer

 1/2/3/6/7

 16/17/18/27/28

 62

Haltestelle Sendlinger Tor

Geschäftszeiten:  
Mo bis Fr: 9 bis 12:30 Uhr  
Di und Do: 13.30 bis 17 Uhr

## Mobilitätskongress

Anlage 5

Von: [REDACTED] <info@freiraum-viertel.de>  
Gesendet: Montag, 11. Oktober 2021 08:15  
An: Mobilitätskongress  
Cc: info@freiraum-viertel.de; [REDACTED]@freiraum-viertel.de;  
[REDACTED]@freiraum-viertel.de  
Betreff: Feedback zum FreiRaum-Viertel Projekt "Neugestaltung des öffentlichen Raums im südlichen Bahnhofsviertel"

Sehr geehrtes Mobilitätskongress-Team,

in der letzten Woche sind für uns, der Initiative FreiRaum-Viertel, einige spannende und sehr arbeitsintensive Wochen um das Projekt "Neugestaltung des öffentlichen Raums im südlichen Bahnhofsviertel" zu Ende gegangen. Letzten Freitag, am 8.10.2021 haben wir weinenden Auges das letzte unserer 7 Parklets abgebaut, die seit Ende August aufgebaut waren. Eine detaillierte Nachbesprechung innerhalb unserer Initiative werden wir jetzt erst in den folgenden Tagen haben.

Trotzdem können wir schon einiges an Feedback geben:

- Die Landeshauptstadt München hat interessierte Münchner Bürger\*innen aufgerufen, innovative und klimagerechte Konzeptideen für die Neugestaltung des öffentlichen Raums im Rahmen einer Förderaktion einzureichen. Wir als Initiative FreiRaum-Viertel sehen mittelfristig eine Umgestaltung einiger der Stadtquartiere ähnlich den Superblocks, die aus Barcelona und Madrid bekannt sind. Das dies ein großer Schritt ist, der von einer bürgerschaftlichen Initiative mit entsprechenden finanziellen und zeitlichen Einschränkungen kaum zu schaffen ist, hat uns dazu bewogen in einem ersten Schritt das Superblock Konzept zu vereinfachen. Wie aus unserer Bewerbung ersichtlich hätte neben den geplanten Parklets eine einzelne Diagonalsperre den Durchgangsverkehr in der Landwehrstraße unterbrochen. Weiter hatten wir an einem neuralgischen Punkt einen Pop-Up Gehweg geplant. Im Zuge der schwindenden Zeit und den Hindernissen im Genehmigungsprozess mussten die Ziele zwecks Umsetzbarkeit seitens der Referate und unserer Initiative deutlich reduziert werden. Übrig geblieben sind 7 bauliche Parklets unterschiedlicher Widmung und ein unbespielter Lastenrad/Fahrrad/e-Scooter-Parkplatz. Global gesehen vielleicht nicht innovativ, in Angesicht des Zeitrahmens, finanziellen Rahmens und der zur Verfügung stehenden Manpower zum Aufbau, Unterhalt und Abbau würden wir das Projekt als Innovativ und Erfolgreich bezeichnen, besonders da es in dem Problemquartier Südliches Bahnhofsviertel stattgefunden hat.
- Wir hätten mehr Transparenz gebraucht, um zu wissen, wer was genehmigt, und wofür man eventuell einen Stadtratbeschluss benötigt.
- Die finalen Rahmenbedingungen kamen so spät, dass wir das Projekt nicht wirklich sauber vorbereiten konnten. Einige Einschränkungen kamen so spät, während der Ortstermine, dass wir nur wenige Tage vor dem Aufbau noch unsere Pläne teils mit finanziellen Auswirkungen ändern mussten.
- Es sollte eine Timeline mit den wichtigsten Meilensteinen klar aufgezeigt werden, sowie eine Vorabgabe / Vorprüfung des Konzepts statt finden, damit die Stadt die Möglichkeit hat, rechtzeitig auf qualitative Defizite hinzuweisen und wir als Initiative wenigstens noch 4-5 Wochen Zeit haben, um diese zu beheben, bzw. Alternativen überlegen und erarbeiten zu können.  
--> (Meilensteine der Timeline wären u.a.: Vorabgabe, Finale Abgabe, Zusage zu Inhalten, Zusage zur Mittelförderung und Höhe, Zahlungseingang, späteste Anfrage von Veranstaltungen (inkl. Link und Hinweise), späteste Anfrage für Parklet-Genehmigung, (inkl. Link und Hinweise)...)
- Die Genehmigungen müssen 6 Monate vor der Umsetzung vorliegen und die Mittel der finanziellen Förderung müssen auch 6 Monate vor Projektumsetzung zur Verfügung stehen.
- Wir würden uns einen Ansprechpartner wünschen, mit dem das Projekt mit genügend Vorlauf besprochen und gemeinsam, durch das Genehmigungsprozedere manövriert wird. Dabei sollte auch Hilfestellung

geboten werden, um restriktive Hürden zu überwinden, ohne Projekte nahezu bis zur Unkenntlichkeit abzuändern oder herunter zu skalieren.

Hervorzuheben ist, dass die Kollegen auf Arbeitsebene sehr engagiert und stets hilfsbereit waren. Es scheint aber so, als ob auch Ihnen unvorhersehbare Hindernisse auferlegt wurden, aus verschiedenen Gründen keine rechtlichen Möglichkeiten gefunden wurden oder auch fehlender Mut gegenüber ablehnenden Parteien (was wir ausdrücklich hier nicht einzelnen anlasten können und wollen).

- Für einen Mobilitätskongress 2023 müssen die Planungen spätestens ein Jahr im Voraus starten, genauso wie der Ideenwettbewerb.
- Die Abrechnungsmodalitäten müssen klarer formuliert werden. Es war zum Beispiel nicht klar wann die Mittel zur Verfügung stehen, ob die Einzelposten von der Stadt überwiesen werden oder in einem der Initiative zur Verfügung gestellt werden und wie abgerechnet wird. Weiter war es nicht klar, dass B. Einlagerungskosten für eine Widerverwertung im Folgejahr nicht abrechenbar sind.
- Konkretisierung der Anforderungen eines Finanzplans (muss z.B. ab einer Summe x ein Angebot vorliegen?)
- konkrete Qualitätskriterien und Abnahmekriterien (Idee: Konzept-Template) → hier würde ein leeres Konzept-Template helfen, mit einer grob-Gliederung, so dass Konzepte auch vergleichbar sind und man an allen wesentlichen Themenfelder vorbeikommt. inkl. Anhang mit Qualitätskriterien und Abnahmekriterien
- Ganz allgemein: Der Pilotierungsgedanke muss im Vordergrund stehen, sowie der Mindset des Ermöglichens
- Kleine weitere Punkte sind zum Beispiel die Müllentsorgung und die Bewässerung der Bepflanzung. Da wäre es gut irgendwie Hilfe zu bekommen, da zum Beispiel die Wasserversorgung an Sonn- und Feiertagen durch allgemein sehr hilfsbereite anliegende Geschäfte kaum möglich war,

Natürlich wollen wir uns trotz der genannten Probleme für das entgegengesetzte Vertrauen bedanken und würden uns sehr freuen, bei nächster Gelegenheit wieder mit Ihnen Zusammen an einem reibungsärmeren und erfolgreichem Folgeprojekt zusammenzuarbeiten. Uns als Initiative FreiRaum-Viertel liegt viel daran an der Verkehrswende mitzuarbeiten und die Transformation hin zu einer Menschengerechteren Stadt voranzutreiben.

Wir wünschen und hoffen, Sie finden einen geeigneten rechtlichen Rahmen und den Mut innerhalb der Stadtverwaltung um zukünftige innovative Lösungen auszuprobieren.

Mit freundlichen Grüßen

 im Namen der Initiative FreiRaum-Viertel



## Manufaktur Mobilität

### Sommerexperiment Parkstraße

Die Konzeptidee bestand aus mehreren Elementen:

1. Sondernutzung von Parkplätzen
2. Verkehrsberuhigung durch Umwandlung in eine Spielstraße bzw. Anwohnerstraße
3. Belegung der Parkflächen durch Begrünung und gekennzeichnete Freiflächen (im Wechsel)
4. Impulse setzen durch Info-Stände zu unterschiedlichen Themen, mit dem Ziel, dass dafür die Freiflächen als Aufenthaltsflächen genutzt werden
5. Umwandlung in eine temporäre Spielstraße an einem Sonntagnachmittag
6. Begleitende Beobachtung des Nutzerverhaltens während des Experimentierzeitraums

Aufgrund nicht erteilter Genehmigungen blieb vom Konzept nur eine Begrünung von 5 Parkplätzen und die einmalige Umwandlung in eine temporäre Spielstraße übrig. Die begleitende Beobachtung entfiel damit leider auch.

Frage 1: Warum war es unmöglich, die Straße für einen Zeitraum von 14 Tagen in eine Spielstraße umzuwandeln? Bei Sommerstraßen ist dies möglich.

Die Jury bestand aus Stadtratsmitgliedern, die das Projekt in der genannten Form ausgewählt hatten. Wenn ein zusätzlicher Stadtratsbeschluss notwendig gewesen wäre, hätte das im Zuwendungsbescheid stehen müssen.

Frage 2: Warum sollten die Freiflächen mit Parklets, insbesondere mit Podesten, belegt werden? Bei Sommerstraßen ist dies auch nicht der Fall. Die Gefahrenlage wäre vergleichbar mit einer Sommerstraße gewesen.

Die zusätzlichen Kosten für die Podeste waren nicht in unserer Kalkulation enthalten, deshalb entfiel ein wesentliches Element unseres Konzeptes.

Frage 3: Warum wurden uns die Infostände auf der Straße bzw. dem Gehsteig nicht genehmigt? Wir gingen von max. 10 bis 15 Interessierten pro Veranstaltung aus. Damit hätten alle Coronabedingungen eingehalten werden können.

Die Besucherdichte bei den Infoveranstaltungen der IAA war sehr viel höher. Dies war eine eklatante Ungleichbehandlung.

Frage 4: Warum mussten wir die Begrünung als Parklet beantragen? Wäre nicht das vereinfachte Verfahren für Hochbeete ausreichend gewesen?

## Generelle Anmerkungen

Die Genehmigungsprozedur für ein Parklet ist aufwändig. Die Umsetzung ist teuer, beginnend bei der Genehmigungsgebühr, den Kosten für die Halteverbotsschilder und die Kosten für die Errichtung des Parklets. Selbst bei einem Hochbeet entstehen Kosten von mehreren 100 Euro.

Hinzu kommt, dass es manchmal schwierig sein kann, die Halteverbotsschilder zu besorgen. In unserem Fall erklärten uns die Firmen, dass sie keine Schilder mehr hätten und wir die Schilder bei einer anderen Firma abholen und selbst aufstellen müssten. Diese Hürden sind sehr hoch für interessierte Anwohner\*innen.

Das Parklet muss Ende Oktober wieder abgebaut werden, d. h. es müsste zwischengelagert werden. Falls Pflanzgefäße dabei sind, muss die Erde entweder gelagert oder entsorgt werden. Ein normaler Keller ist dafür nicht geeignet. Diese genannten Hürden und Probleme werden nicht zu einer Verstetigung der Parklets bzw. der Begrünung führen.

Aus unserer Sicht ist die Begrünung der Straßen ein wesentliches Element der Klimaanpassung. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass die Begrünung durch die Anwohner\*innen nur temporär erfolgen kann. Jemand, der die obengenannten Hürden überwindet, hat kein Verständnis dafür, dass er im nächsten Jahr die gleiche Prozedur noch einmal auf sich nehmen soll oder mehrere Jahre warten muss, weil auch die Zahl der Parklets begrenzt ist. Mit einer Standardisierung des Verfahrens und einer zentralen Ablaufstelle ließe sich unserer Ansicht nach der Verwaltungsaufwand reduzieren.

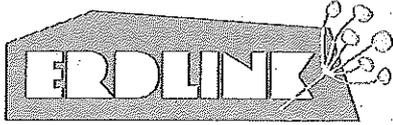
Außerdem kann durch Aufhebung der zeitlichen Begrenzung die Zahl der Parkplätze sukzessive reduziert werden und damit auch die Zahl der Pkws in der Stadt. Dies ist ein weiteres wichtiges Ziel für den Klimaschutz.

Im nächsten Jahr werden wir versuchen, einen Teil der Schrägparkplätze in der Schießstättstraße zu begrünen und mit Freiflächen zu versehen. Auch hier handelt es sich um ein Experiment, das nicht auf reine „Parklets“ reduziert werden sollte.

Ist dafür ein Stadtratsbeschluss notwendig?

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung





## Unsere Erfahrungen bei der Realisierung des *ErdLink*-Projekts im Rahmen des 1. Münchner Mobilitätskongresses 2021

Vorweg nochmals ein herzliches Dankeschön!

Dass wir dieses engagierte Plädoyer für eine Neugestaltung des öffentlichen Raums zugunsten urbaner Nachbarschaftsmobilität auf die Straße bringen konnten – zumal prominent direkt an der Blue Lane der zeitgleichen IAA Mobility –, dafür möchten wir der Stadt München und insbesondere den unterstützenden Teams von Mobilitätsreferat, Mobilitätskongress und weiteren Verwaltungseinheiten noch einmal sehr herzlich danken.

**Was es uns einfacher gemacht hätte: mehr Vorlauf und mehr Information im Vorfeld**

Als wir die Zusage für unser *ErdLink*-Projekt bekamen, starteten wir umgehend die Projektrealisierung. Wir fühlten uns von der Stadt eingeladen. Erst dank eines freundlichen Anrufs des Mobilitätskongress-Teams, wie es lief und was Antrag xyz mache, realisierten wir, dass nicht die Stadt alles verwaltungstechnisch Notwendige veranlasst, sondern wir dies zu tun haben. Anträge an unterschiedlichste Verwaltungsinstanzen (Sondernutzung, Veranstaltung etc.), Beschilderungen, verkehrsrechtliche Anordnungen, Hygienekonzepte, Anwohnerinformationen, Versicherungen etc. – das war Neuland für uns.

Der enge Zeitrahmen und uns unbekannte Verwaltungsabläufe, dazu eine Information und Kommunikation, die wir uns proaktiver gewünscht hätten, haben auf unserer Seite zu erheblichem ehrenamtlichem Mehraufwand an Personen und auch an Stunden geführt. Diese Zeit und (Wo)Men-Power hätten wir lieber für inhaltliche Aspekte unseres Projekts eingesetzt.

Dieser Mehraufwand wirkt sich für uns auch finanziell nachteilig aus: Zum einen musste der Finanzplan für die Antragstellung sehr schnell erstellt werden, wobei wichtige Voraussetzungen noch unbekannt waren (z. B. ob das Projekt überhaupt stattfinden kann → die finale Genehmigung kam kurz vor Veranstaltungsbeginn – oder an welchem Ort wir den *ErdLink* aufbauen können, wovon ja u. a. Größe und Ausstattung des Bauerngartens und damit Material- und Zeitaufwand abhängen). Zum anderen mussten wir uns durch den entstehenden Mehraufwand und den erforderlichen Einsatz ehrenamtlicher Kapazitäten an anderer Stelle (etwa für die 3 Versionen des Hygienekonzepts ...) mehr Unterstützung „einkaufen“ als gedacht.

Durch den engen Zeitrahmen ergaben sich auch inhaltliche Verluste, so konnten wir die im Vorfeld geplante Bürgerbeteiligung nicht wie gedacht durchführen.

Zur Nutzerfreundlichkeit der Mobilitätskongress-Website – insbesondere auch zum Anmeldeprozess – erhielten wir negative Rückmeldungen. Auch haben wir erst bei der letzten der von uns organisierten Exkursionen eine Liste mit den Angemeldeten bekommen, was schade war. Wir hätten uns über eine Verlinkung auf unsere Website gefreut.

## Was wir anregen möchten

- (1) **Institutionalisierung:** eine Münchner Mobilitätsbiennale flankiert von innovativen bürgerschaftlichen Projekten im öffentlichen Raum

Der Mobilitätskongress ist eine einzigartige Gelegenheit, Input aus der Wissenschaft und kommunale Erfahrungen wie Expertise mit Impulsen aus der Stadtgesellschaft und lebendigem Bürgerdialog zu verbinden. Wegen des komplexen Planungsaufwands, aber auch aus inhaltlichen Gründen favorisieren wir einen 2-Jahres-Rhythmus.

Die den Kongress flankierenden bürgerschaftlichen Projekte für eine innovative Neugestaltung des öffentlichen Raums bringen die Inhalte des Kongresses auf die Straße. Wir Menschen können uns Dinge, die (noch) nicht da sind, meist schlecht vorstellen: Die bürgerschaftlichen Projekte machen Mobilitätsinnovationen auf Quartiersebene erfahrbar und damit beurteilbar. Sie sollten daher fester praktischer Bestandteil des alle zwei Jahre stattfindenden Kongresses sein.

- (2) **Optimierte Ressourcenverteilung bei der Kongressorganisation:** Wettbewerb für die bürgerschaftlichen Projekte im „Zwischenjahr“

Den Wettbewerb für bürgerschaftliche Projekte zeitversetzt im Jahr zwischen den im 2-Jahres-Turnus stattfindenden Mobilitätskongressen durchzuführen, bietet unserer Ansicht nach zwei Vorteile: Die Projekte hätten genug Vorlauf für ihre Planung, und für das Mobilitätskongressteam entfielen die „Doppelbelastung“ Wettbewerb mit Betreuung der bürgerschaftlichen Projekte einerseits und Kongressorganisation und -durchführung andererseits.

- (3) **Einsetzen einer Koordinationsstelle als Schnittstelle und „Übersetzerin“ zwischen Verwaltung und bürgerschaftlichen Projekten**

Wesentlich ehrenamtlich gestemmte bürgerschaftliche Projekte und hauptamtliche Verwaltung funktionieren in sehr unterschiedlichen Strukturen und Logiken (nicht zuletzt auch zu verschiedenen Tageszeiten ...); was auf beiden Seiten zu Missverständnissen und Mehraufwand führt. Unser Wunsch: eine koordinierende Person, die als Schnittstelle zwischen allen Beteiligten, insbesondere zwischen bürgerschaftlichen Projekten und Verwaltung funktioniert. Dies hätte zugleich den Vorteil, dass den Projekten für den gesamten Projektzeitraum ein fester Ansprechpartner zur Verfügung steht. Für uns war die Dopplung zwischen MOR und Green City Experience mit wechselnden und teilweise sehr eingeschränkt verfügbaren bzw. antwortenden Ansprechpartnern mitunter schwierig.

Die Koordinationsstelle könnte für die Projekte hilfreiche Toolkits (druckfähiges MOR-Logo, Formulierungsvorlage für die Förderungserwähnung etc.) und Mustervorlagen (Hygienekonzepte, Anwohnerinformation ...) zur Verfügung stellen sowie Checklisten zur Vorabinformation: Was wird zur Projektrealisierung behördlicherseits benötigt? Sind Anträge an die Verwaltung zu stellen? Wenn ja: Welche wann wo? Die koordinierende Person könnte auch die Antragsformulare deuten helfen und prüfen, ob sie vollständig ausgefüllt und alle Anlagen vorhanden sind. Und bei der Frage unterstützen, welche Versicherungen in welchem Umfang benötigt werden. Manche Initiativen, gerade auch Projekte von

Einzelpersonen, haben auch Beratungsbedarf bei Fachthemen, z. B. zu Fragen der Öffentlichkeitsarbeit (Erstellung von Flyern etc.).

Eine koordinierende Stelle wäre auch geeignet, frühzeitig Vertretungsmöglichkeiten aufzuzeigen oder auch zu recherchieren.

Beispiel Prannerstraße: Wie lassen sich die neuentwickelten Mehrnutzen-Radbügel-mit-Sitzgelegenheit in den Stadtmobiliarkatalog hineinbringen, damit sie stadtweit nutzbar werden?

Beispiel inklusive E-Mobil-Ausleihstationen in der Innenstadt: Wie lassen sich diese dauerhaft finanzieren und wo sind die vordringlich zu realisierenden Standorte?

Insgesamt wird durch die Einrichtung einer Koordinierungsstelle die Teilnahme am Wettbewerb für bürgerschaftliche Projekte und Ideen niederschwelliger. So kann auch der kreative Input von Einzelpersonen, Gruppen und Initiativen „gehoben“ werden, die nicht schon Projektmanagement-Profis sind, aber innovative Ideen beizusteuern haben.

(4) Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit: permanente Mobilitätskongress-Website

Wir regen an, die Sichtbarkeit und das Nachwirkungspotential des Münchner Mobilitätskongresses zu erhöhen.

Zum Beispiel durch eine permanent verfügbare Website/Plattform, auf der die bisherigen Beiträge – auch der bürgerschaftlichen Projekte – dokumentiert sind. Während der Laufzeit der bürgerschaftlichen Projekte könnte hier eine Feedback-Seite eingerichtet werden für Bürgerinnen und Bürger, um hier niederschwellig auswertbare Vertretungswünsche, Kritik, Verbesserungsvorschläge, Informationswünsche, positive Rückmeldungen etc. zu hinterlassen.

Parallel dazu einen Kongress-Katalog publizieren mit den Vorträgen, Zusammenfassung der Panels, Vorstellung der bürgerschaftlichen Projekte etc.

Vor und während des Kongresses eine breitere Information der Stadtöffentlichkeit, auch über die Infoscreens in den U-Bahn-Waggons, durch Aushänge an den Kultursäulen etc.

Information der örtlichen Bezirksausschüsse über die in ihrem Stadtbezirk realisierten bürgerschaftlichen Projekte.

(5) Produktive Einbindung der bürgerschaftlichen Projekte auf dem Mobilitätskongress

Beim 1. Münchner Mobilitätskongress hatten die Projekte gesammelt am Ende eines langen Kongresstages Gelegenheit zur Präsentation. Einen Austausch untereinander, mit Vortragenden und dem Publikum gab es nicht.

Die Chance zum Austausch, gerade auch in Hinblick auf die Diskussion von Vertretungsmöglichkeiten und Umsetzungswegen, sollte künftig genutzt werden. Vielleicht könnte die Präsentation der Projekte über das Kongressprogramm verteilt werden, sodass ein oder mehrere Projekte inhaltlich passend im Anschluss an einen anderen Programmpunkt präsentiert werden.

- (6) Projektförderung beinhaltet künftig Möglichkeiten für „Projektwerbung“ sowie die Übernahme von Verwaltungskosten (z. B. für Beschilderungen und Versicherungen)

Den bürgerschaftlichen Projekte werden künftig im Rahmen der Projektförderung Möglichkeiten für Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung stellen, z. B. Plakatfläche an den Kultursäulen.

Die durch Verwaltungsvorgaben entstehenden Kosten ließen sich im Vorfeld schlecht abschätzen, auch da der Veranstaltungsort und die pandemiebedingten Veranstaltungsmöglichkeiten lange unklar waren. Die Vorabinformation für die Beschilderung etwa nannte einen Maximalbetrag von 700 Euro, es könne aber auch sehr viel weniger sein. Diese Unwägbarkeit band Kapital, aus dem wir sonst *ErdLink*-Mehrwert (zusätzlichen Baum, eine weitere Lesung o. Ä.) hätten schlagen können. Auch haben wir bis heute keine Rechnung für die Beschilderung erhalten, was die Endabrechnung verzögert. Insofern halten wir es für vorteilhaft, wenn solche Kosten künftig fester Bestandteil der Projektförderung wären.

#### Wo wir Verstetigungsmöglichkeiten sehen

- (1) Kurzfristig: Abmarkierung einer Radlfurt neben dem Bürgersteig, Schaffung von Radabstellplätzen daneben, Tempo 30 bereits ab Ismaninger Straße



Teil des *ErdLink*-Projekts war ein Radparkplatz auf der Fläche der Kfz-Stellplätze am Fußgängerübergang. (Die Besitzerin des „übriggebliebenen“ grünen Polo hinter den Rädern auf dem Foto war zum Projektzeitpunkt im Urlaub, in Absprache mit ihr wurde er nicht abgeschleppt, sondern ins Projekt integriert und eingezäunt.) Zwischen diesem Radabstellplatz und dem Bauerngarten entstand eine temporäre viel genutzte Radlfurt.

Diese entlastete den schmalen ampelgesicherten Übergang über die Prinzregentenstraße. Hier drängt sich sonst der Fuß- und Radverkehr aus/in die Maximiliansanlagen. Der Gehweg wird durch die Fahnenmasten zusätzlich verengt.

Es bietet sich an, die temporär durch den *ErdLink* geschaffene Radlfurt zu verstetigen durch:

- Abmarkierung eines Radstreifens parallel zum Fußgängerüberweg (die Einmündungen an beiden Seiten sind breit genug) auf der Fläche der momentanen Kfz-Stellplätze
- Schaffung von Radabstellplätzen auf der Asphaltfläche daneben (dort, wo während des *ErdLinks* die Radlfurt war); dies dient der Sicherung des Radstreifens; auch haben wir vor Aufbau des *ErdLinks* mit seinen Radparkplätzen beobachtet, dass viele Räder auf der Grünfläche vor dem Friedensengel geparkt wurden (auch dauerhaft)
- Tempo-30-Anordnung bereits ab Ismaninger Straße zur Sicherung des hohen Rad- und Fußverkehrsaufkommens entlang der Prinzregentenstraße (Weg zu Touristenmagneten wie Villa Stuck und Monacensia) und des querenden Rad-Fuß-Verkehrs

Wir waren während der *ErdLink*-Zeit Zeugen gefährlicher Situationen an dieser Stelle und eines Unfalls: Ein Motorrad fuhr auf den ampelgesicherten Übergang zu, ein Senior auf einem Pedelec querte. Wer von beiden das Rotlicht falsch einschätzte, war nicht festzustellen, der Senior stürzte mit dem Rad, blieb bis auf eine Prellung (wir telefonierten später) unverletzt, keiner der Beteiligten wollte die Polizei hinzuziehen.

- (2) Mittel- und langfristigen Verstetigungsmöglichkeiten stellen wir in unserem Sachbericht dar.



Kartoffelkombinat – der Verein e. V.  
c/ o anstiftung · Daiserstraße 15 Rückgebäude · 81371 München  
verein@kartoffelkombinat-ev-de · www.kartoffelkombinat-ev.de  
Reg.-Nr. 206563 AG München

Vorstand:

GLS Bank Bochum

BIC: GENODEM1GLS



## Mobilitätskongress

Anlage 8

Von: KOOPERATIVE GROSSSTADT eG [REDACTED]  
Gesendet: Freitag, 8. Oktober 2021 12:10  
An: Mobilitätskongress  
Betreff: Re: Herzlichen Dank für Ihr Engagement und Bitte um Feedback  
Anlagen: \_DSC0342.jp2

Liebes Mobilitätskongress-Team,

hier stichpunktartig unser Feedback zum unserem Projekt „OpenQ - Auto oder Du?“ im Rahmen des Mobilitätskongresses:

- als Gesamt-Resümee verbuchen wir das Festival OpenQ als Erfolg
- wir konnten das Programm insgesamt wie geplant durchführen
- wir sehen die Ziele des Festivals als erreicht an:
  - > einen Beitrag leisten zur Debatte über die Zukunft des Wohnens, der Mobilität und des öffentlichen Raums in der Stadt München
  - > die Debatte über die zukünftige Nutzung des St-Quirin-Platzes anstoßen und vertiefen
  - > durch die Diskussionen beim OpenQ konnten wir eine Verlängerung der Baugenehmigung unseres Pavillons am St-Quirin-Platz erreichen, so dass wir weiterhin dort Programm machen können.
  - > neue Impulse für den öffentlichen Raum setzen an einem Ort, der ansonsten als belastet und unwirtlich wahrgenommen wird
- wir sind dankbar für die Unterstützung des Mobilitätsreferates
  - > bei der Finanzierung des Festivals
  - > bei der Erlangung von nötigen Genehmigungen
- was wir uns „beim nächsten Mal“ wünschen würden:
  - > mehr zeitlicher Vorlauf: die Vorbereitung des Festivals stand unter hohem Zeitdruck. Die Vorbereitung konnte nur gestemmt werden, in dem wir unsere Geschäftsstelle (4 Mitarbeiter\*innen) weitgehend für diese Aufgabe eingesetzt haben.
  - > insgesamt ist der Aufwand für Genehmigungen extrem hoch und wir haben uns schwer damit getan, den Durchblick zu behalten, welche Anforderungen an uns gestellt werden. An manchen Stellen konnten wir auch wenig Verständnis für bestimmte Regelungen aufbringen. Unser Wunsch wäre insgesamt eine deutliche Vereinfachung und einen „Wegweiser“ durch die Genehmigungs-Landschaft.
  - > wir hätten uns mehr Öffentlichkeits-Arbeit von Seiten des Mobilitätskongresses für die bürgerschaftlichen Projekte gewünscht. Da gab es aus unserer Sicht keine wirksame Plattform zur Präsentation unseres Festivals (wir verstehen z.B. nicht, warum es uns bei der Präsentation der Projekte nicht erlaubt wurde, dass wir Flyer oder Poster mitbringen).

Aber wie gesagt, insgesamt sind wir mit dem Festival sehr zufrieden.  
Anbei noch Bilder des Festivals zur Illustration.

Viele Grüße  
[REDACTED]



Anlage 9

## Mobilitätskongress

---

Von: [REDACTED]  
Gesendet: Mittwoch, 6. Oktober 2021 11:26  
An: Mobilitätskongress  
Cc: verein@lora924.de; [REDACTED]  
Betreff: AW: Antwort Radio LORA Herzlichen Dank für Ihr Engagement und Bitte um Feedback

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich hab alle 8 geförderten Projekte im öffentlichen Raum besucht und für Radio LORA darüber berichtet, dabei habe ich mit den Macher\*innen, Anwohner\*innen, Besucher\*innen und Gewerbetreibenden gesprochen. Unter <https://lora924.de/2021/09/10/alle-beitraege-auf-einen-blick/> finden Sie alle gesendeten Beiträge auch online.

Hier eine kurze Zusammenstellung meiner Eindrücke:

- grundsätzlich finden die Macher\*innen es wichtig, dass solche Projekte weiter im öffentlichen Raum stattfinden und gefördert werden. Alle waren mit großem Engagement bei der Sache.
- die Besucher\*innen, also Interessierte aber auch zufällig Vorbeigekommene, Anwohner\*innen und Gewerbetreibend fanden die Projekte fast alle gut und als ein Gewinn an Lebensqualität. Z.B. das Projekt von Freiraumviertel in der vom Dauerstau geprägten Landwehrstraße: Die Parklets dort haben einen Ort geschaffen, in dem man sich ohne Konsumzwang aufhalten und abschalten konnte. Nicht anders war es bei den Projekten Reallabor Maxtor, Sommerexperiment Parkstraße, Open Q - Auto oder Du oder dem Erdlink.
- die Initiativen brauchen in Zukunft Hilfen beim Papierkram, Hilfe bei den zig verschiedenen Genehmigungen, die man braucht. Mehrmals wurde geäußert, dass es geschulte Ansprechpartner\*innen der Stadt bräuchte, die den Genehmigungsprozess referatsübergreifend begleiten.
- positiv wurde von den Macher\*innen die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Verwaltung erwähnt - denen aber seien oft die Hände gebunden. Da wünscht man sich mehr Unterstützung von der Politik und der Stadtspitze.
- wenn das Mobilitätsreferat ein Projekt fördert, dann sollten die Macher\*innen auch davon ausgehen können, dass es umgesetzt werden kann.  
Beispiel: das Mobilitätsreferat fördert ein Projekt des ADFC und das KVR sagt, dann, das kann man gar nicht umsetzen.
- das Missverhältnis zwischen IAA und bürgerschaftlichem Projekten war allen offensichtlich. Die IAA besetzt scheinbar problemlos viele Plätze in der Innenstadt und bei den geförderten Initiativen mit ihren kleinen Projekten wirds kompliziert.

Mein Fazit: die Projekte sollten mittelfristig nicht nur temporär, sondern zumindest regelmäßig z.B. in den Ferien stattfinden. Langfristig verstetigt und zu einer Dauereinrichtung werden. Es macht die Stadt lebenswerter!

Viele Grüße,  
[REDACTED]

-----Original-Nachricht-----

Betreff: AW: Herzlichen Dank für Ihr Engagement und Bitte um Feedback

Datum: 2021-10-04T17:30:31+0200

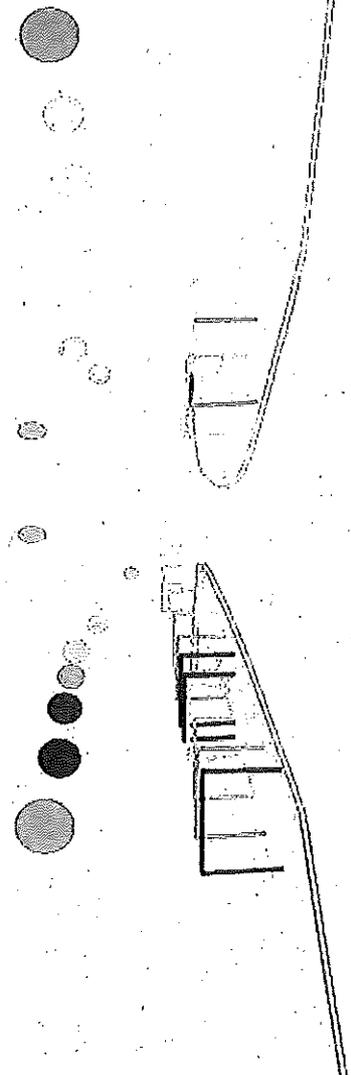
Von: "Mobilitätskongress" <[mobilitaetskongress.mor@muenchen.de](mailto:mobilitaetskongress.mor@muenchen.de)>

An: "Mobilitätskongress" <[mobilitaetskongress.mor@muenchen.de](mailto:mobilitaetskongress.mor@muenchen.de)>



# Förderaktion München unterwegs

Reallabor Maxtor - Im Rahmen des 1. Münchner Mobilitätskongresses



Initiative Prannerstraße  
06. bis 13. September 2021

Anlage 10

## Projektidee

### Unsere Ziele

#### Innovation

Die Idee eines temporären  
Umnutzungskonzept mit verkehrslenkender  
Wirkung als realer Versuchsaufbau  
ermöglicht die konkrete Beurteilung der  
Potentiale und Funktionsfähigkeit einer  
solchen Maßnahme und liefert wertvolle,  
empirisch ermittelte Erkenntnisse für eine  
langfristige, permanente Lösung.

Der Stadtraum als erlebbares „Reallabor“  
zeigt den Willen und die Handlungsfähigkeit  
der Stadt, gemeinsamen mit ihren Bürgern  
und unter Anleitung des Mobilitätsreferates,  
heute den Straßenraum von morgen zu  
gestalten. Ein zeitgemäßer Ansatz mit  
neuen Ideen.

#### Nachhaltigkeit

Das Projekt als konkreter Versuch der  
Verkehrsoptimierung und Reduzierung, auf das für die  
Anrainer notwendige Maß, leistet einen direkt  
erlebaren Beitrag zur mittel- bis langfristigen  
Ausgestaltung der „Autofreien Innenstadt“, der von  
der Stadt und dem Mobilitätsreferat konsequent  
verfolgt wird.

Kreislaufkonzept: der bewusste Einsatz von  
Standard-Elementen und Materialien, die tagtäglich  
durch das Baureferat zum Einsatz kommen,  
ermöglicht eine wirtschaftliche Beschaffung „auf  
kurzem Wege“ sowie eine weitgehend restlose  
Rückführung. Die umlackierten Fahrradabstellbügel  
und Schilder sind vielfältig wiederverwendbar.  
Ebenso der Rollkies. Verbleibende Elemente  
können weitergegeben oder verkauft werden.

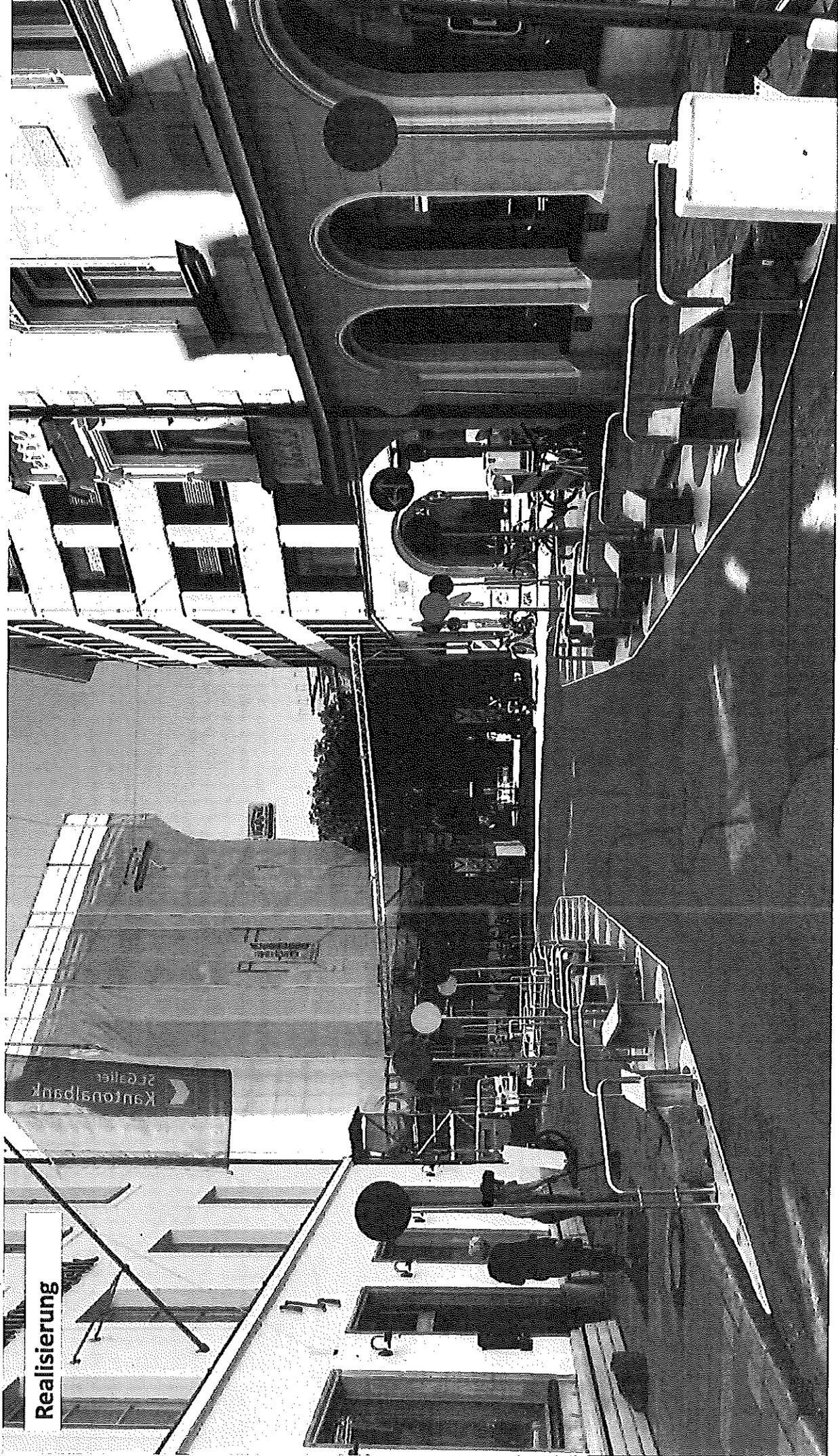
#### Partizipation

Der bewusst improvisierte Charakter, sowie der Einsatz und die Verfremdung  
vertrauter Elemente aus dem Münchner Stadtbild und deren spielerische  
Verfremdung schafft Aufmerksamkeit und lädt Anwohner und Bürger ein, sich  
an dem Prozess der Aufwertung des öffentlichen Raums zu beteiligen und  
kritisch einzubringen. Unter dem Titel „the old portal to the new normal“  
entsteht ein zielgruppenspezifisches Programm zur Auseinandersetzung mit  
dem Ort auf mehreren Ebenen:

1. Die Aufenthaltsqualität Maxtor und welche Potentiale der Ort durch eine  
Umgestaltung entfalten kann.
2. Mobilitätsinfrastruktur im Straßenraum. Sein Sinn, Zweck und seine  
Wahrnehmung im öffentlichen Raum und was das für die funktionale und  
ästhetische Gestaltung bedeutet.
3. Kuratiertes Programm zum „new normal“ und die Auseinandersetzung mit  
der Mobilität von gestern, heute und morgen.
4. Wirkungsabschätzung des veränderten Kreuzungslayout. Zielgerichtete  
Auseinandersetzung mit der langfristigen Umgestaltung der Prannerstraße  
und der verkehrlichen und funktionalen Notwendigkeiten.



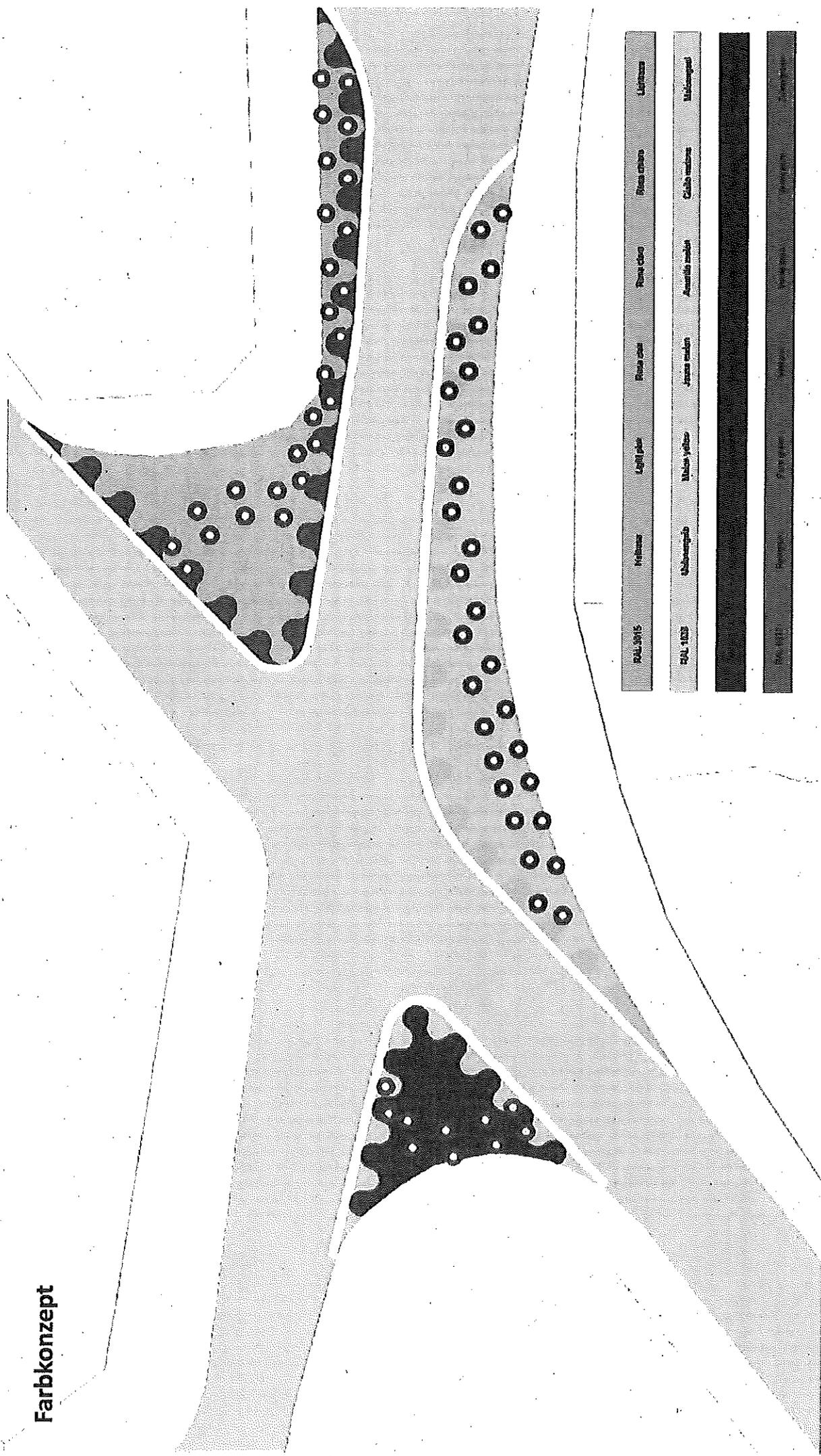
Visualisierung



Realisierung



# Farbkonzept



RAL 9015 Weiss  
RAL 9001 Schwarz  
RAL 9005 Rot  
RAL 9004 Gelb  
RAL 9003 Grün  
RAL 9002 Blau  
RAL 9001 Schwarz  
RAL 9005 Rot  
RAL 9004 Gelb  
RAL 9003 Grün  
RAL 9002 Blau

RAL 9015 Weiss  
RAL 9001 Schwarz  
RAL 9005 Rot  
RAL 9004 Gelb  
RAL 9003 Grün  
RAL 9002 Blau  
RAL 9001 Schwarz  
RAL 9005 Rot  
RAL 9004 Gelb  
RAL 9003 Grün  
RAL 9002 Blau

RAL 9015 Weiss  
RAL 9001 Schwarz  
RAL 9005 Rot  
RAL 9004 Gelb  
RAL 9003 Grün  
RAL 9002 Blau  
RAL 9001 Schwarz  
RAL 9005 Rot  
RAL 9004 Gelb  
RAL 9003 Grün  
RAL 9002 Blau

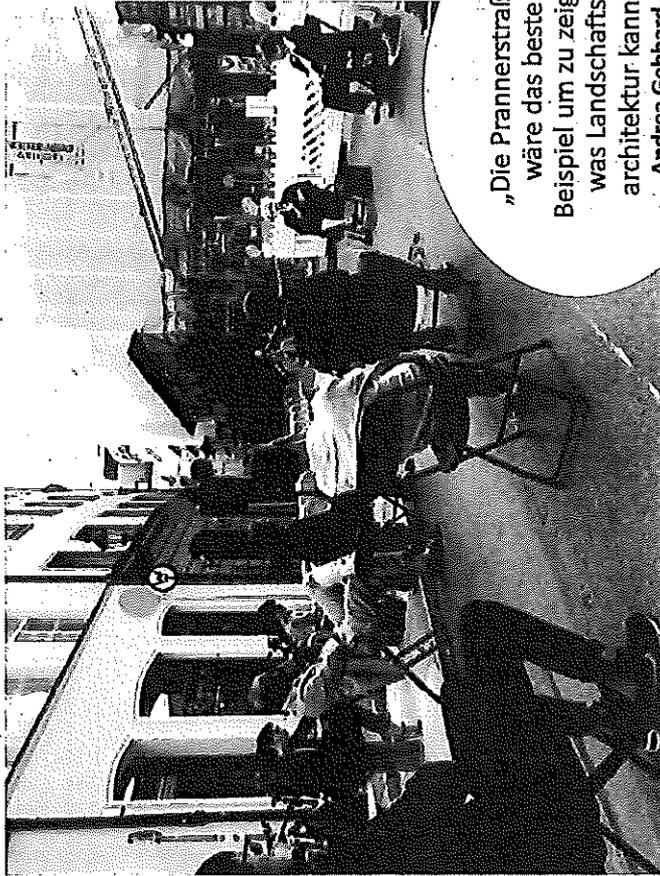
RAL 9015 Weiss  
RAL 9001 Schwarz  
RAL 9005 Rot  
RAL 9004 Gelb  
RAL 9003 Grün  
RAL 9002 Blau  
RAL 9001 Schwarz  
RAL 9005 Rot  
RAL 9004 Gelb  
RAL 9003 Grün  
RAL 9002 Blau



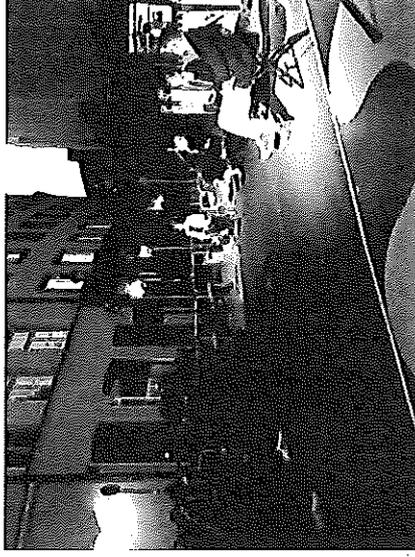


## Fachpanel Freiraumgestaltung – planen für die Multi-Options Stadt

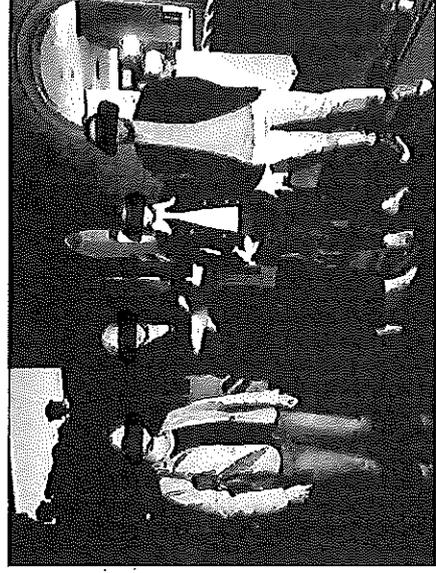
mit Prof. Regine Keller, Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und öffentlichen Raum, TUM  
Andrea Gebhard, Präsidentin, Bundesarchitektenkammer  
Gisela Karsch-Frank, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Grünordnungsplanung Bezirk Mitte  
Moderation von Prof. Alexander Gutzmer



„Die Prannerstraße  
wäre das beste  
Beispiel um zu zeigen  
was Landschafts-  
architektur kann“  
Andrea Gebhard



„Unter dem Pflaster  
liegt der Strand.“  
Prof. Regine Keller



„Unser Thema ist  
natürlich die Dichte im  
Freiraum. Wir müssen die  
Dichte gestalten, also  
mehr Quantität und mehr  
Qualität zugleich  
zulassen.“  
Gisela Karsch-Frank

## Vision Lab – Stadtraum neu denken

mit Sabine Effner, Stadtdirektorin, Mobilitätsreferat München

Peter Blösl, Green Circle Logistics

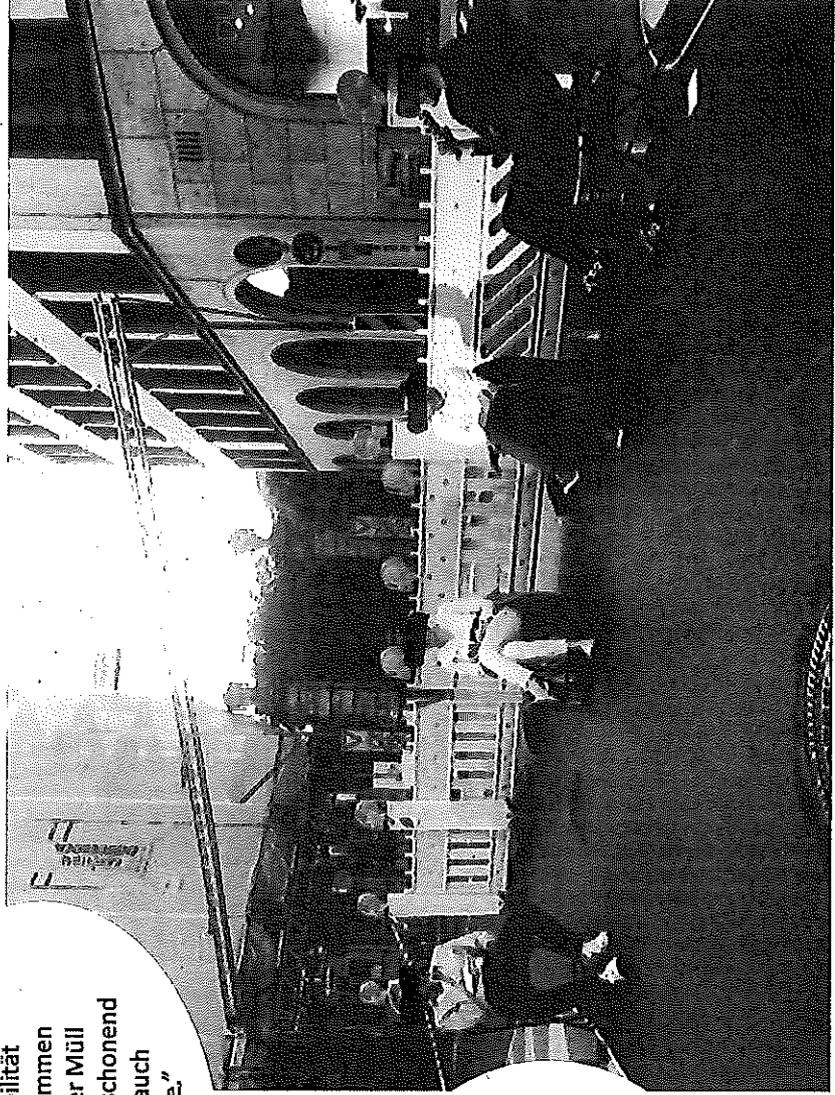
Julius Streifeneder, Urban Standards

Moderation von Zukunftsforscher Dr. Stefan Carsten

Julius Streifeneder: „Von manchen Autofahrern wurden die neuen Markierungen ignoriert. Jeder kommt mit einer bestimmten Erwartungshaltung in die Straße rein, viele Leute stehen unter Stress. Da stimmt organisatorisch im Hintergrund etwas nicht. Die Fußgänger finden das Projekt aber toll und wünschen sich, dass das so bleibt.“

Peter Blösl: „Es geschieht schon etwas. Man plant zunehmend Quartiere, die Logistik und Mobilität mitdenken. Wie kommen Pakete rein, wie der Müll effizient und umweltschonend weg? Da gibt es auch Synergieeffekte.“

Sabine Effner: „Wir haben 19 Teilstrategien, bei denen wir in Clustern vorgehen wollen. Die Umsetzung wird gerade ausgeschrieben.“ Im Herbst gehe es los. „Wichtig ist, dass wir das im Dialog mit allen Beteiligten machen. Nur so funktionieren die Wende.“



# Diskussionsrunde Stadt Land Hypermobilität. Wie viel Zentrum braucht die multimobile Gesellschaft (noch)?

mit Stefan Höglmaier, Gründer Euroboden

Dr. Mara Cole, Leiterin Themenplattform Vernetzte Mobilität, Bayern Innovativ

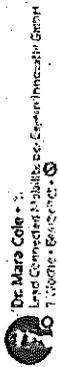
Moritz Haake, Gastronom

Julius Streifeneder, Urban Standards

Moderation von Prof. Alexander Gutzmer



Wetterbedingt leider ausgefallen



Tja, so kamts gehen wenn man Verantwortungen unter freiem Himmel plant: Die Sonne scheint, der Himmel ist blau und aus einer lokalen Regenzeit schützt es in Strömen.

Stand - Land - Hypermobilität. Wie viel Zentrum braucht die multimobile Gesellschaft noch? war der Titel des spannenden Podiums auf dem ich zu gern mit Alexander Gutzmer, Julius Streifeneder, Stefan Höglmaier und Moritz Haake diskutiert hätte. Die Veranstaltung hätte auf dem Realisator Mator im Rahmen des 1. Münchner Mobilitätstages stattgefunden.

Wir überlegen, das Gespräch in einen wetterbeständigeren Raum (real oder virtuell) zu verlegen...

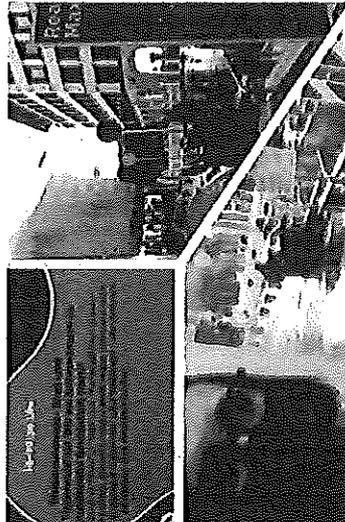
Danke Sophie Stifflmann für die Organisation!

Bayern Innovativ GmbH

Zentrum Digitalisierungssystem (ZDS)

Euroboden GmbH

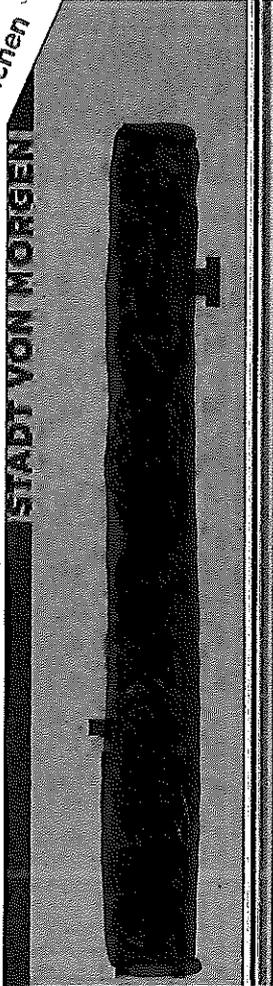
mobilität raum zukunft



## Medienpartner vom Reallabor Maxtor



Mobilitäts-Think Tank "Reallabor Maxtor" zur  
IAA in München



### Reallabor (1): Eine Million Bäume für München?

Von Michael Fabricius, Alexander Gutzmer und Céline Lauer von  
metroscope • Ausgabe #50 • der Ökonomie

Liebe Urbanistinnen und Urbanisten,

in München laufen die IAA und der Mobilitätskongress. Wir sind für Sie mittendrin – als Medienpartner der urbanen Intervention "Reallabor Maxtor" und deren Debattenreihe. Die Ergebnisse liefern wir jeweils in kurzen Spezialausgaben am Morgen danach. Hier Ausgabe 1.

Ihre Michael Fabricius, Alexander Gutzmer, Céline Lauer

### Reallabor (2): Lastenrad als neuer Logistik-König?

Von Michael Fabricius, Alexander Gutzmer und Céline Lauer von  
metroscope • Ausgabe #51 • der Ökonomie

Liebe Stadtfreunde,

an den Ständen der Autokonzerne in München heizt sich die Atmosphäre langsam auf. IAA-kritische Demonstrationen verscharfen den Ton. Die urbanistische Debattenreihe am "Reallabor Maxtor", deren Medienpartner metroscope ist, läuft hingegen gedächlich. Gestern Abend ging es um urbane Logistik. Hier unsere Summary.

Ihre Michael Fabricius, Alexander Gutzmer, Céline Lauer

3. Die Stadt bietet Potenzial für räumliche Experimente. Wir von metroscope haben, wie berichtet das "Reallabor Maxtor", als Medienpartner unterstützt, eine räumliche Intervention in der zentralen Prannerstraße. Die dazugehörige Diskursbühne stand mitten auf der temporär abgesperrten Straße. Und siehe da – jegliches Verkehrschaos blieb aus. Wir wurden auch nicht von wütenden SUV-Fahrern beschimpft. Nur einmal drehte ein Ferrarifahrer demonstrativ auf.

# Pressestimmen

Süddeutsche Zeitung: „Kleine Mittel, große Wirkung“

Münchner Merkur: „Parkplätze für Fußgänger – Stadt zeigt, wie die Altstadt aussehen könnte“

Bild: „Farbe und Sitzbänke in der Prannerstraße“

Radio Lora: „Mobilitätsprojekte im öffentlichen Raum: das „Reallabor Maxtor“ der Initiative Prannerstraße“

TZ: „Autofrei auf der Prannerstraße“

Exklusiv München: „Autofreie Altstadt: Pilotprojekt in der Prannerstraße“

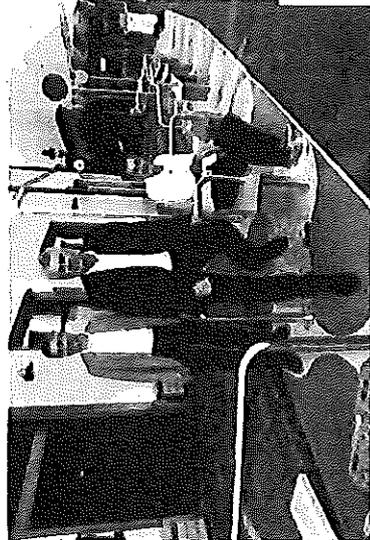
Lifestyle-Luxury.de: „Jetzt wird es bunt in der Prannerstraße in München – Der Straßenraum als Lounge und Flaniermeile“

München.tv: „Sitzgelegenheiten mitten in der Prannerstraße“

Das ist ein Auszug aus dem Text der Süddeutschen Zeitung, der die Initiative Prannerstraße lobt. Er erwähnt die „Kleine Mittel, große Wirkung“ und die „Alternativen zur Nutzung des Öffentlichen Raums“.

## Pop-Up Reallabor Maxtor

Am 15. Juni 2014 hat die Stadt München ein Pop-Up Reallabor Maxtor in der Prannerstraße eingerichtet. Das Reallabor soll den ersten Schritt zur Initiierung einer „Autofreie Prannerstraße“ darstellen. Beteiligt sind die



Das Pop-Up Reallabor Maxtor in der Prannerstraße. Foto: Stadt München, Initiative Prannerstraße

# STADTQUIERTEL

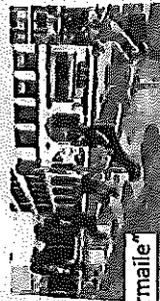


## Kleine Mittel, große Wirkung

Die „Initiative Prannerstraße“ will Änderungen der bisherigen Nutzung des öffentlichen Raums durchsetzen

Die Initiative Prannerstraße will Änderungen der bisherigen Nutzung des öffentlichen Raums durchsetzen. Die Initiative Prannerstraße will Änderungen der bisherigen Nutzung des öffentlichen Raums durchsetzen. Die Initiative Prannerstraße will Änderungen der bisherigen Nutzung des öffentlichen Raums durchsetzen.

## Der Pastor und seine Opfer



In der Prannerstraße können derzeit auch Fußgänger verweilen

## Autofrei auf der Prannerstraße

Auf der einen Seite leuchtet die Straße

Auf der einen Seite leuchtet die Straße rosa und blau, auf der anderen grün und gelb. Männer und Frauen haben es sich auf den Sitzbänken bequem gemacht und verweilen ganz entspannt – und das direkt auf der Fahrbahn. In der Prannerstraße in der Altstadt sind derzeit alle Verkehrsteilnehmer – Autos, Radler und Fußgänger – gleichberechtigt. Sie ist Teil eines Projekts während der IAA, das zeigen soll, wie die Innenstädte in der Zukunft aussehen könnten. Bei der

## Parkplätze für Fußgänger

Stadt zeigt, wie die Altstadt in Zukunft aussehen könnte



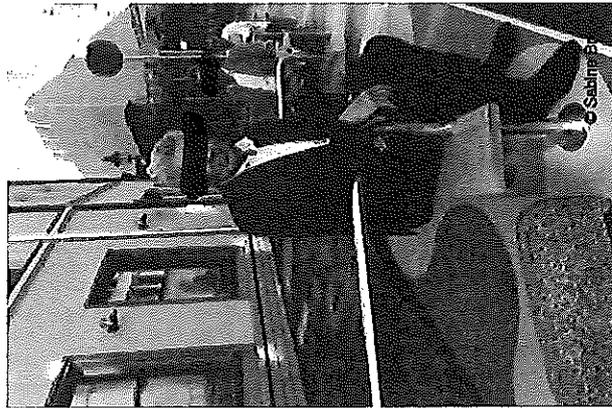
An der Prannerstraße können derzeit auch Fußgänger verweilen. Foto: Stadt München

## Farbe und Sitzbänke in der Prannerstraße

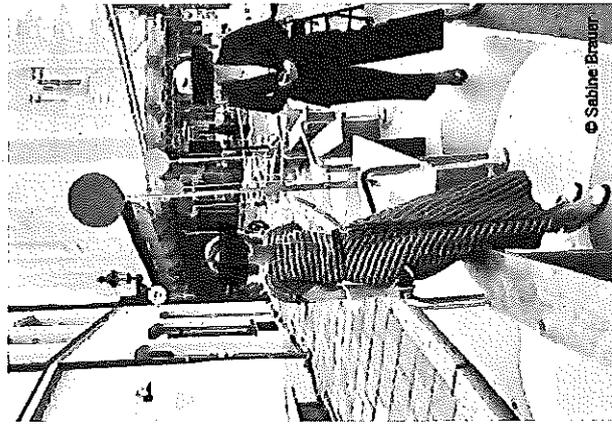
München - Hier stimmt sich die Altstadt. Die Initiative Prannerstraße hat sich ein Ziel gesetzt: Die Prannerstraße soll zu einer „Lounge und Flaniermeile“ werden. Die Initiative Prannerstraße hat sich ein Ziel gesetzt: Die Prannerstraße soll zu einer „Lounge und Flaniermeile“ werden. Die Initiative Prannerstraße hat sich ein Ziel gesetzt: Die Prannerstraße soll zu einer „Lounge und Flaniermeile“ werden.

## Mobilitätsprojekte im öffentlichen Raum: das „Reallabor Maxtor“ der Initiative Prannerstraße

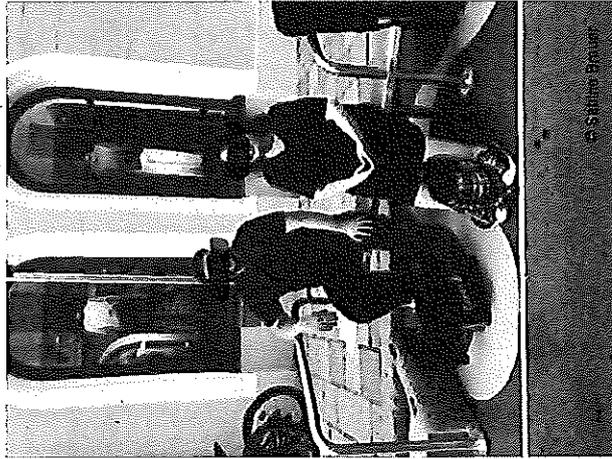
**Prominente Besucher**



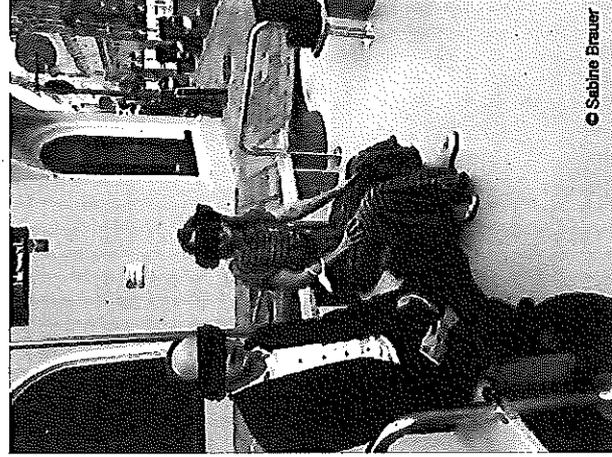
**OB Reiter, Georg Dunkel,  
Leiter Mobilitätsreferat**



**2. Bürgermeisterin Katrin  
Habenschaden**



**Stadtrat Andreas Schuster,  
Sandra Pehl**

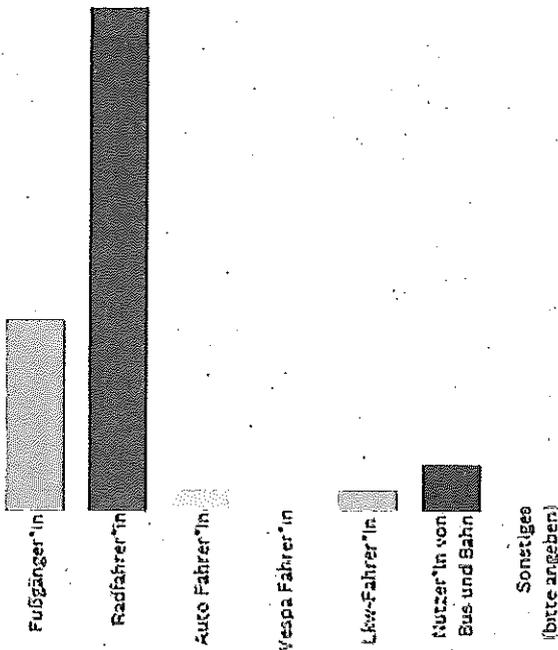


**Eelco Eerenberg, Deputy Mayor,  
City of Utrecht, Netherlands**

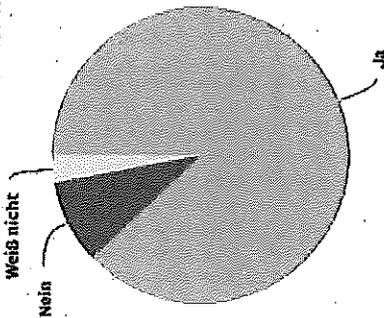
# Reaktionen

## Umfrage unter Passanten – 33 Teilnehmer

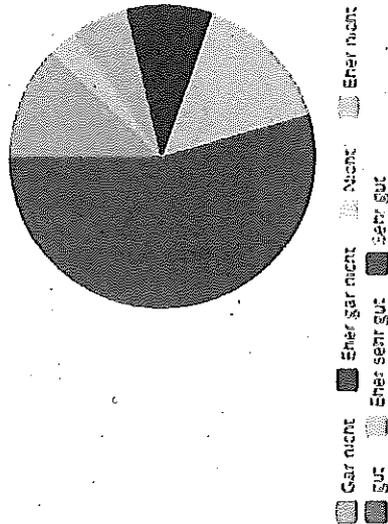
Ich bin hauptsächlich:



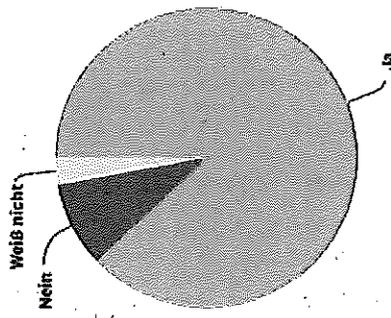
Wünschen Sie sich mehr Platz für Fußgänger\*Innen und Radfahrer\*Innen in der Münchner Innenstadt?



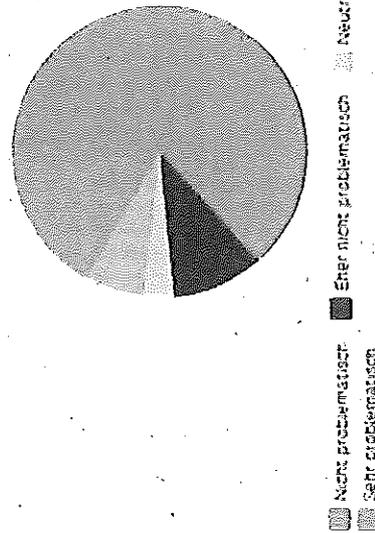
Wie gefällt Ihnen diese Straßenraumumgestaltung?



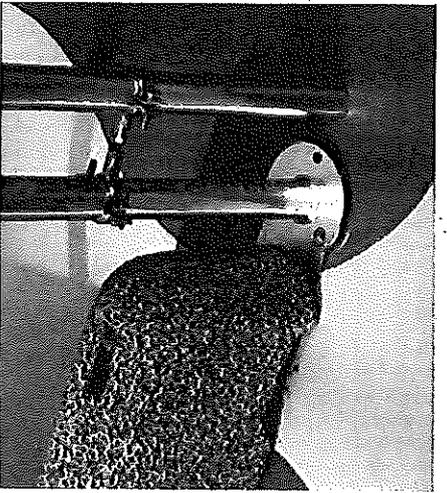
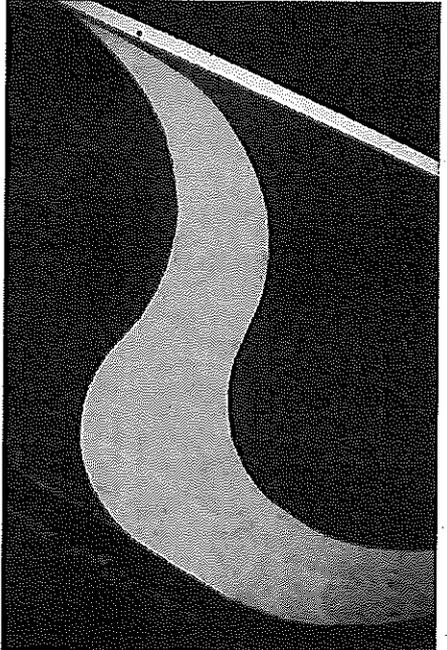
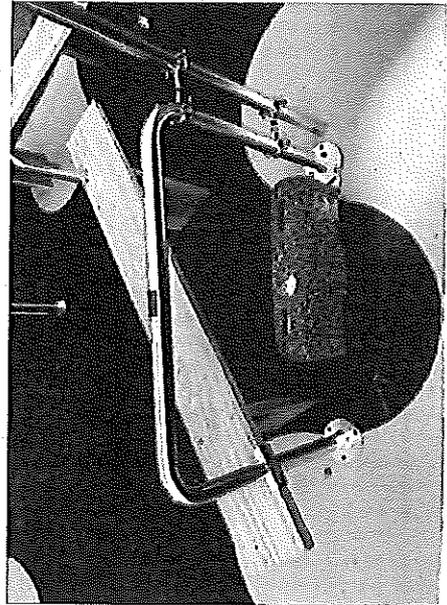
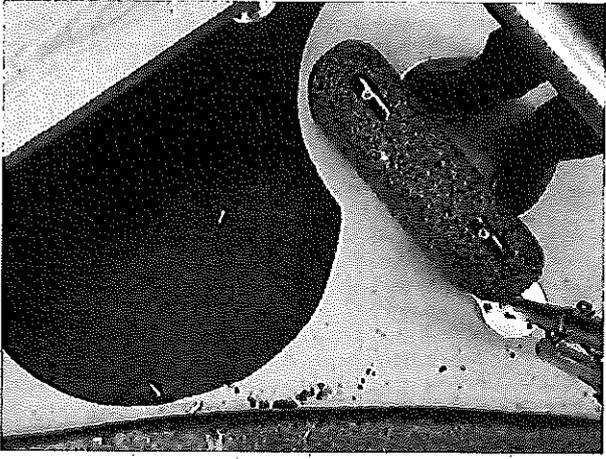
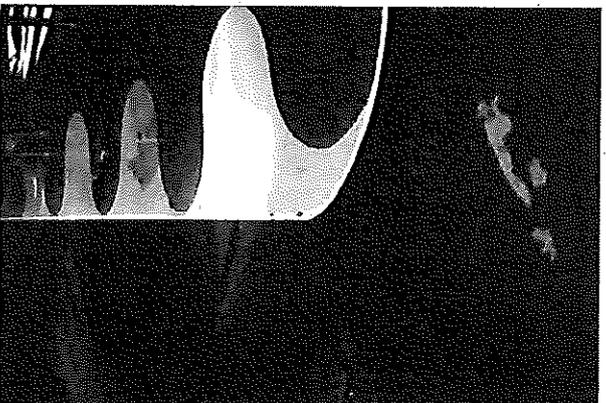
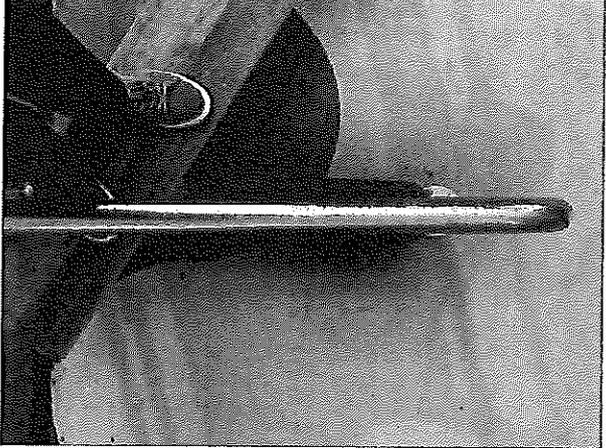
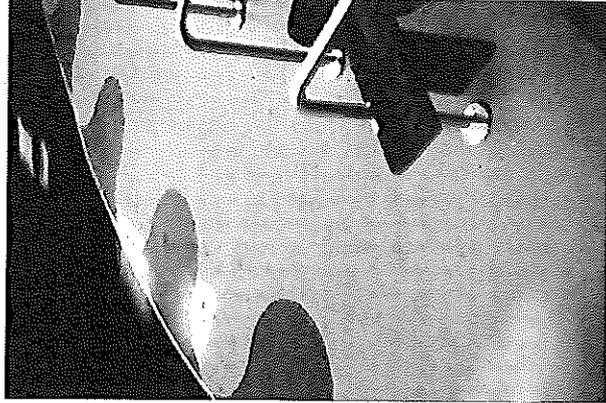
Würden Sie mehr öffentliche Aufenthaltsräume, ähnlich dem „Reallabor Maxtor“, begrüßen?

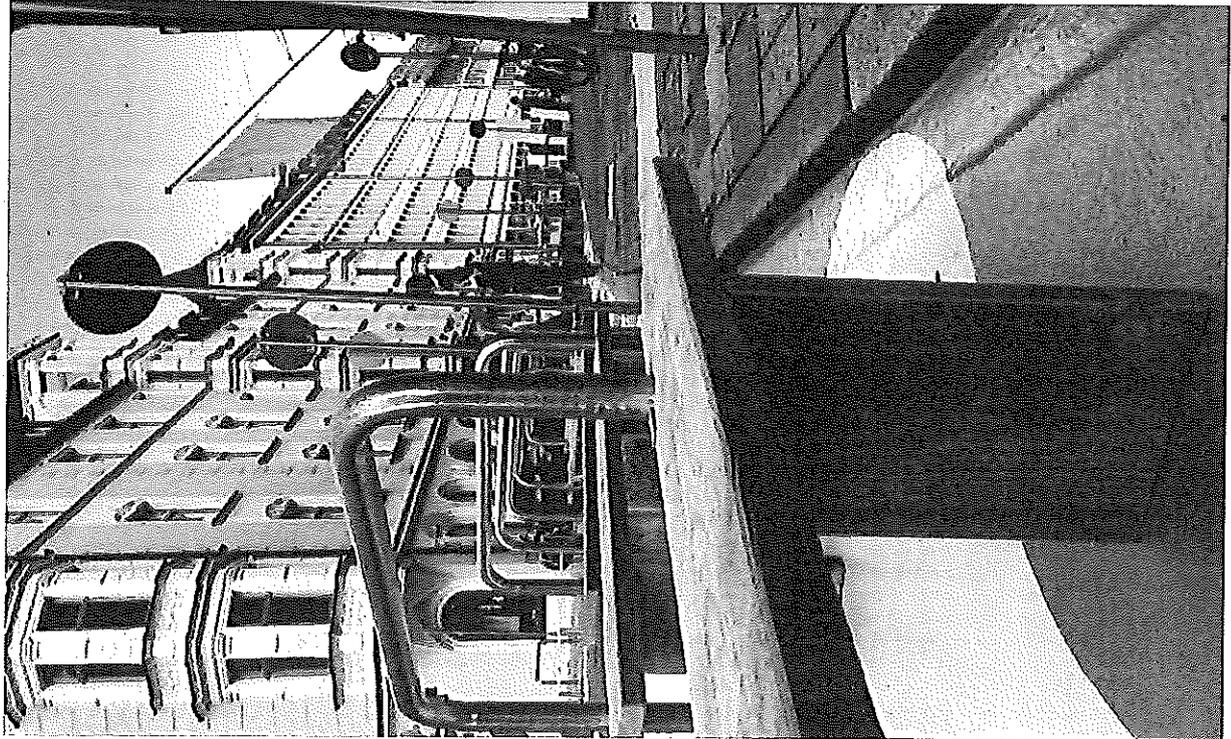
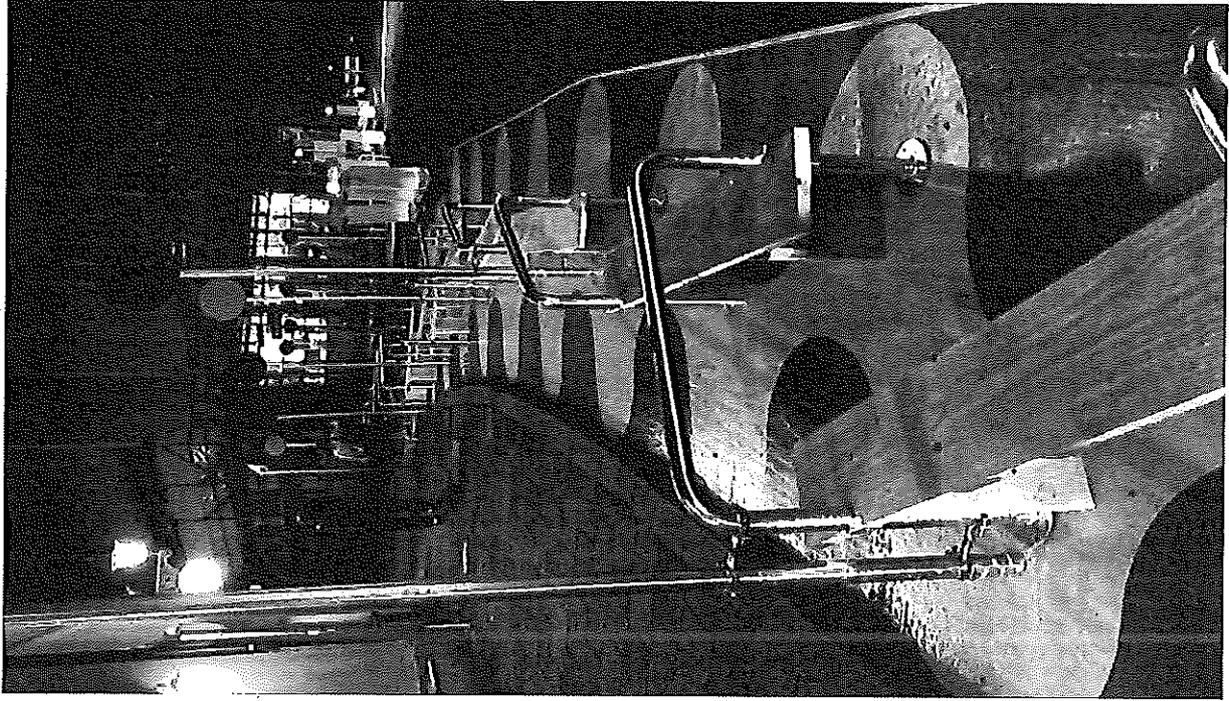
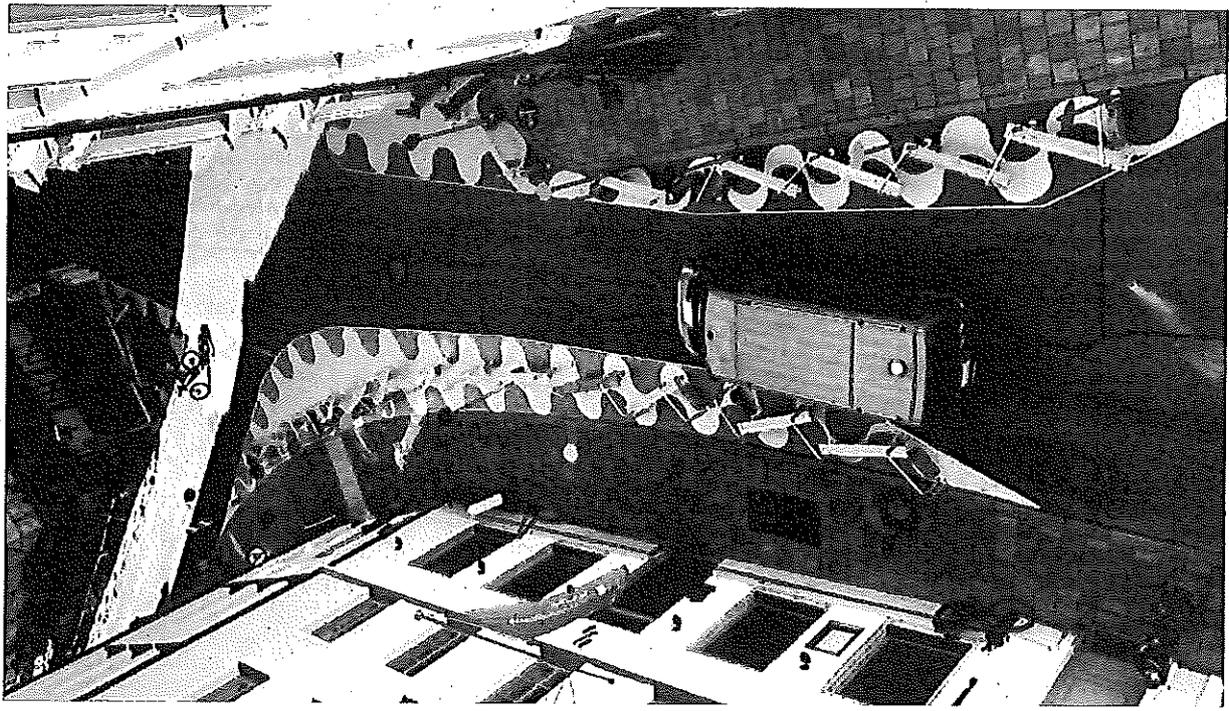


Sehen Sie die Einschränkung des Autoverkehrs durch das „Reallabor Maxtor“ als problematisch an?

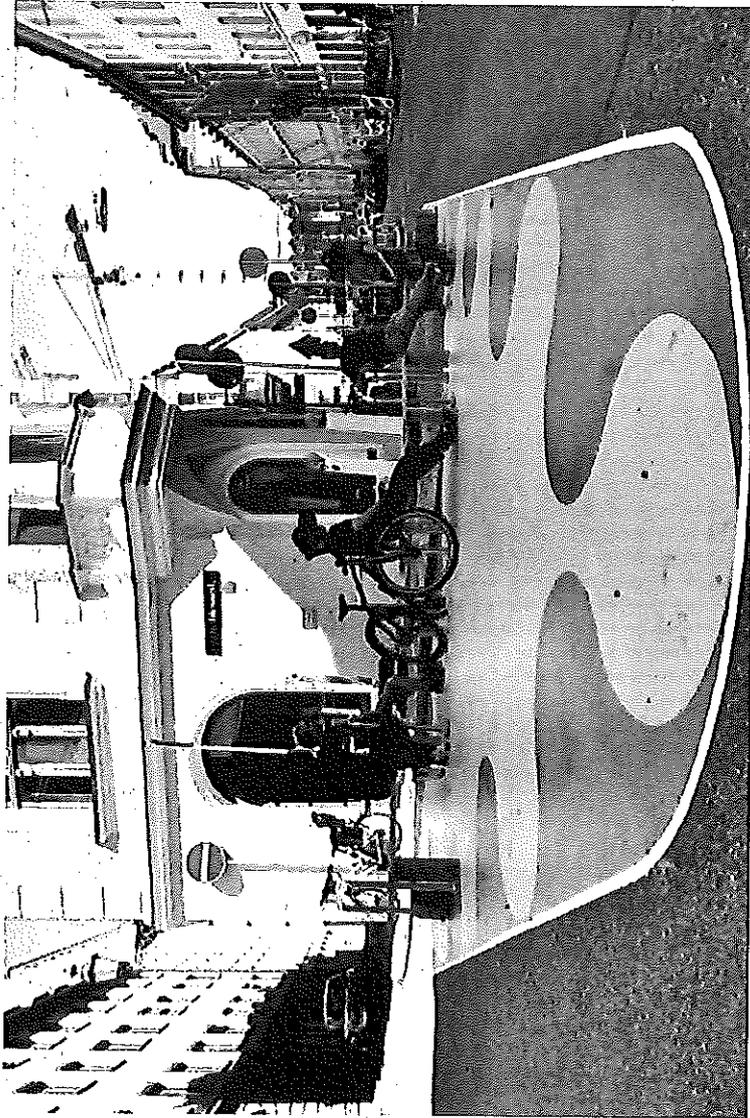


Details





## Team & Unterstützer der Initiative Prannerstraße



### Kreislaufkonzept

Fahrradbügel und Schilder - Rücknahme und Weiterverwendung

Holzbänke - Spende an DAV

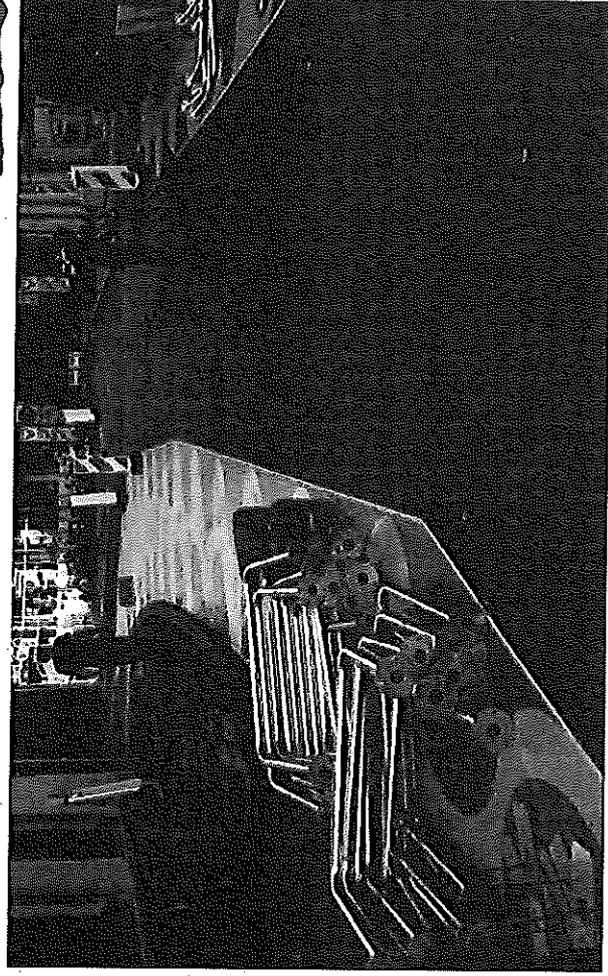
Bemalte Folie - Wertstoffhof

Kuratiert von

Team:

Medienpartner:

Gefördert durch die Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat



16.09.2021/kro

## **Mobilitätskongress 2021 – Sachbericht zum Begleitbericht: „Leih-Mobilität für alle!“**

### **Zusammenfassung**

Das Ziel unseres bürgerschaftlichen Begleitprojekts zum 1. Münchner Mobilitätskongress wurde voll erreicht: wir konnten die städtischen Leihmobilstandorte für Elektromobile im Tierpark und – seit neuestem – im Olympiapark an viele Interessierte und tendenziell betroffene Personen herantragen. Wichtig war, dass es nicht nur beim Transfer von Informationen blieb, sondern dass vielfältige Test- und Ausprobiermöglichkeiten am Standort des Behindertenbeirats in der Burgstraße 4 aktiv genutzt werden konnten.

In diesem Kontext nahmen viele Besucher erstmalig wahr, dass es seit geraumer Zeit den für die Nutzenden kostenlosen städtischen Bus- und Bahn Begleitservice (BBS) gibt.

Aus Sicht des Behindertenbeirats / FAK Mobilität war darüber hinaus erfreulich, dass das seit 2017 propagierte Ziel, im Stadtkern eine städtische Elektromobilausleihstation zu etablieren, auf breite Zustimmung des Publikums, aber auch auf das Interesse von Stadtratsmitgliedern mehrerer Parteien stieß. Mittlerweile liegen schon erste Initiativen aus dem Stadtrat vor.

### **Ablauf und Organisation**

Da aus logistischen Gründen das städtische Gebäude Burgstraße 4 nur werktags zur Verfügung stand, wurde als Projektzeitraum Mo. 6.9. bis Fr. 10.9. gewählt (5 Tage). Die Ausleihstation bestand aus drei Komponenten:

- E-Mobilparade und Infostand unmittelbar vor der Burgstraße 4 als „Hingucker“(Foto)
- Multimedia-Infostand im Foyer der Burgstraße 4 (Foto)
- E-Mobil-Parcours im Innenhof der Burg 4 (Foto)

Zusätzlich zu diesen stationären Angeboten im Rahmen des Begleitprojekts unternahmen abwechselnd ein Mitglied des Behindertenbeirats und ein leitender Mitarbeiter des BBS „Akquisefahrten“ in die Fußgängerzone mit einem E-Mobil (Foto).

Dabei wurde mittels der drei Flyer (Tierpark, Olympiapark, BBS) das städtische Angebot gezielt an Personen mit erkennbaren Gehbehinderung herangetragen und auf die stationären Angebote (s. o.) verwiesen.

## **Resonanz**

Grundsätzlich war die Reaktion der Besuchenden durchweg positiv, was die Zielsetzung des städtischen Leihservices betrifft. Auch Personen, die noch gut zu Fuß waren, erkannten insbesondere am Standort Olympiapark die Sinnhaftigkeit dieses Ansatzes an.

Etlliche Personen befassen sich ernsthaft mit dem Gedanken, privat ein E-Mobil anzuschaffen. Häufig wird dabei die Unterbringung des E-Mobils in der Nähe der Wohnung als Problem gesehen.

Die drei Flyer wurden nur an Personen ausgereicht, bei denen ein Interesse zu bestehen schien.

Reine „Give-away“-Sammler tauchten nicht auf.

Mindestens vier Mitglieder aus dem Stadtrat interessierten sich persönlich über das Projekt.

Ab Dienstag 7.9. gab es dann eine operative Verzahnung mit dem ähnlich gearteten Infostand auf dem IAA Citizen Lab. Interessenten auf dem Citizen Lab wurden in Burg4 begleitet und konnten sich dort intensiver mit dem Projekt beschäftigen.

Rein quantitativ konnten pro Tag etwa 50 Personen gezielt auf das Thema angesprochen werden, insgesamt also ca. 250 Personen.

## **Medien-Echo**

Neben dem „Pitch“-Beitrag am Abend des ersten Tages des Mobilitätskongresses gibt es einen medialen Aufschlag in Form eines 17minütigen Interviews auf Radio Lora.

Beide Beiträge sind online:

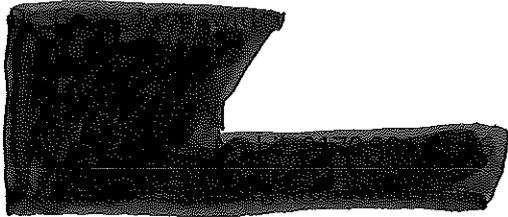
- <https://www.youtube.com/watch?v=zn3plPntUAc> (um 6:05ff)
- <https://lora924.de/2021/09/09/mobilitaetsprojekte-im-oeffentlichen-raum-das-leih-e-mobil-service-des-behindertenbeirats-der-stadt-muenchen/>

Es gibt von Dritten auch noch Beiträge auf anderen Kanälen.

## **Fazit**

Alle Beteiligten werten das Projekt als Erfolg – sowohl nach „außen“ als auch in der Zusammenarbeit der Projektpartner.

Verbesserungsfähig ist auf jeden Fall das Genehmigungsverhalten des KVR – Versammlungsbüros: der Antrag auf Sondernutzung wurde am 16.7. gestellt und sein Eingang per eMail automatisch bestätigt. Eine inhaltliche Reaktion – geschweige denn eine Genehmigung – ist bis heute nicht erfolgt. Der Projektverantwortliche hat sich dennoch für die Sondernutzung entschieden und dies den Außendienstmitarbeitenden der zuständigen Bezirksinspektion am 8.9.2021 deutlich machen können.



Homepage: <https://www.behindertenbeirat-muenchen.de/mobilitaet>



Landeshauptstadt  
München  
Referat für Arbeit  
und Wirtschaft

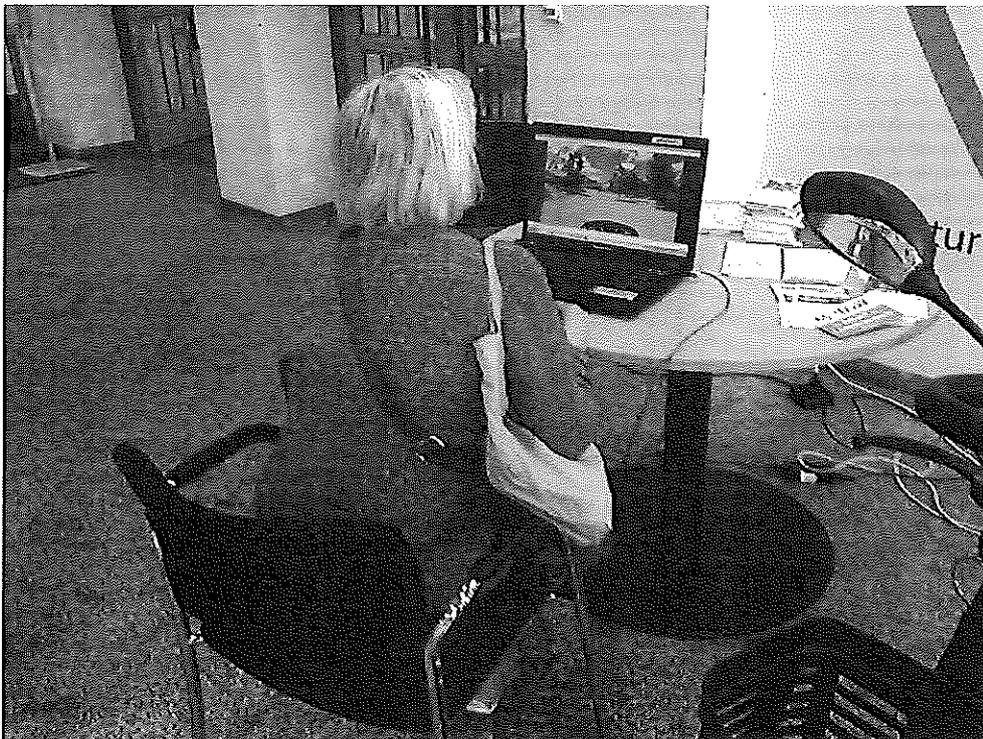
## Fotodokumentation



Anlieferung der E-Mobile am 6.09.2021



E-Mobil-„Parade“ vor der Burg4 am 6.09.2021



Interessentin betrachtet im Foyer das Video über die E-Mobile im Olympiapark



Weitere Interessentin betrachtet im Foyer das Video über die E-Mobile



Zwei Testfahrende im Innenhof der Burg4



Zwei Interessenten bei einer Akquisefahrt in der Fußgängerzone



**DIE LINKE.**

im Münchner Stadtrat



An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 6. Oktober 2021

**Antrag:**

**Mobilitätskongress stärken: Jährlich durchführen, von der IAA entkoppeln!**

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Der Mobilitätskongress der Stadt München wird künftig jährlich durchgeführt.
2. Der Termin liegt künftig nicht mehr in den bayrischen Schulferien.
3. Der Mobilitätskongress wird nicht mehr parallel zur IAA durchgeführt.

**Begründung:**

Die Inhalte des diesjährigen ersten Mobilitätskongresses gingen in der öffentlichen Berichterstattung unter. Die Presseberichterstattung konzentrierte sich einerseits auf die IAA und ihre Angebote im öffentlichen Raum, andererseits auf die zahlreichen Gegenaktionen gegen die Automobilkonzerne und die Okkupation zahlreicher öffentlicher Plätze in der Stadt.

Der Veranstaltungstermin der künftigen Mobilitätskongresse darf nicht mehr in den Schulferien liegen, um eine Teilnahme von Interessierten zu erleichtern. Vorzugsweise soll der Mobilitätskongress im 1. Quartal jedes Jahres stattfinden.

**Initiative:**

Stadträtin Brigitte Wolf

Stadträtin Sonja Haider  
Mobilitätspolitische Sprecherin

**Gezeichnet:**

Stadträtin Marie Burneleit

Stadtrat Stefan Jagel

Stadtrat Thomas Lechner

Stadtratsfraktion

DIE LINKE. / Die PARTEI

dielinke-diepartei@muenchen.de

Telefon: 089/233-25 235

Rathaus, 80331 München



Datum: 03.01.2022  
Telefon: 0 233-  
Telefax: 0 233-  
Frau  
@muenchen.de

## Anlage 13

Kreisverwaltungsreferat  
Hauptabteilung I Sicherheit und  
Ordnung, Prävention  
Veranstaltungs- und  
Versammlungsbüro (VVB)  
KVR-I/232

Mitzeichnung Beschlussentwurf „Nachbereitung des Mobilitätskongresses 2021 und Vorbereitung für 2023“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V)

### An das Mobilitätsreferat

Zur Zuleitung vom 23.12.2021 (erste Entwurfsübermittlung am 07.12.2021) teilt das Kreisverwaltungsreferat Folgendes mit:

1. Empfehlungen für die Umsetzung bürgerschaftlicher Projekte im Rahmen des Mobilitätskongresses 2023 (Seiten 11 und 12 des Beschlusses):
  - Qualität von Anfang an sichern: Neben dem Vorschlag, eine externe Projektsteuerungs- und Antragsunterstützung an die Seite der bürgerschaftlichen Organisationen zu stellen, ist von Seiten des Kreisverwaltungsreferates als Genehmigungsbehörde erforderlich, dass von den bürgerschaftlichen Organisationen entsprechend aussagekräftige Konzepte rechtzeitig vor Antragstellung zur Prüfung auf grundsätzliche Realisierbarkeit eingereicht werden. Das bedeutet konkret, dass insbesondere die Wahl der Örtlichkeit, grundsätzliche sicherheitsrechtlich relevante Belange sowie die verkehrliche Vertretbarkeit vorab abgestimmt werden und ggf. eine gemeinsame Alternative im Vorfeld gefunden werden kann. Als Beispiel kann an dieser Stelle die Umsetzung einer Niederländischen Kreuzung durch den ADFC auf dem Platz Am Bavariapark herangezogen werden. Problematisch war hier insbesondere, dass sich das Projekt mit den Gegebenheiten vor Ort aufgrund des besonderen Bodenbelages des Platzes sowie der genehmigten Freischankfläche der anliegenden Gastronomie nicht wie ursprünglich geplant realisieren ließ. Dies führte leider dazu, dass das Projekt nur stark eingeschränkt umgesetzt werden konnte.
  - Ausreichender Zeitraum für die Präsentation der Projekte: Den ausgewählten bürgerschaftlichen Projekten soll ein Zeitraum von Mitte Juli bis zum Ende des Mobilitätskongresses am 05. September 2023 für die Umsetzung ihrer Projekte im öffentlichen Raum gewährt werden. Diesem langen Zeitraum zur Nutzung von öffentlichem Raum kann pauschal nicht zugestimmt werden. Eine Genehmigung von Seiten des Kreisverwaltungsreferates kann hier nur unter Abwägung folgender Punkte geprüft werden:
    - Berücksichtigung der sonstigen Veranstaltungslandschaft
    - Eignung des Platzes bzw. der Örtlichkeit
    - verkehrliche Vertretbarkeit
    - grundsätzliche Erfüllung sicherheitsrechtlicher Belange
    - Berücksichtigung vorhandener Sondernutzungen ( z.B. Freischankflächen)
  - Um mehr Gestaltungsspielräume für die Projektideen bürgerschaftlicher Organisationen rechtlich zu ermöglichen, strebt das Mobilitätsreferat im Jahr 2022 einen gesonderten Grundsatzbeschluss an. Ein solcher Beschluss ermöglicht

gleichfalls dem Kreisverwaltungsreferat über die Veranstaltungsrichtlinien sowie die Sondernutzungsrichtlinien hinaus, die bürgerschaftlichen Projekte auf öffentlichem Verkehrsgrund zuzulassen.

2. Nr. 3 des Antrags des Referenten (Seite 22)

Das Kreisverwaltungsreferat benötigt eine rechtzeitige Einbindung in die Prozesse, bevor die Planungen der bürgerschaftlichen Projekte zu weit fortgeschritten sind. Damit kann rechtzeitig auf problematische Aspekte in der Umsetzung hingewiesen werden und hinsichtlich der Realisierbarkeit der Konzepte eine entsprechende Beratung erfolgen. Des Weiteren können im Vorfeld nicht kalkulierbare Mehrkosten verhindert und starke Einschränkungen in der Durchführung für die bürgerschaftlichen Projekte vermieden werden. Es wird ausdrücklich begrüßt, dass die Genehmigungsfähigkeit als Teilnahmebedingung Voraussetzung ist, wie z.B. die Berücksichtigung der bekannten rechtlichen und verkehrssicherheitstechnischen Rahmenbedingungen für die Zurverfügung-Stellung von Örtlichkeiten.

Nr. 8 des Antrags des Referenten (Seite 22)

Ein solcher Beschluss wird vom Kreisverwaltungsreferat begrüßt. Um rechtzeitige Beteiligung wird gebeten.

Das Kreisverwaltungsreferat stimmt unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Punkte dem Beschlussentwurf „Nachbereitung des Mobilitätskongresses 2021 und Vorbereitung für 2023“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V) zu. Es wird gebeten, diese Stellungnahme in den Beschluss einzuarbeiten bzw. sie als Anlage beizufügen.

Redaktionelle Änderung: Die Branddirektion bittet, auf Seite 10 das Wort „Brandschutz“ durch das Wort „Branddirektion“ zu ersetzen.

  
  
Berufsmäßiger Stadtrat

Telefon: 233-  
Telefax:

Anlage 14

Referat für Arbeit  
und Wirtschaft  
Referatsleitung

### Mitzeichnung der Beschlussvorlage

*Nachbereitung des Mobilitätskongresses 2021 und  
Vorbereitung für 2023  
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V*

An das Mobilitätsreferat Frau Herr

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft gibt zu o.g. Sitzungsvorlage bzgl. der von ihm zu vertretenden Belange folgende Stellungnahme ab:

- Zunächst bedanken wir uns für die konstruktive Zusammenarbeit in der Vorbereitung des ersten Mobilitätskongresses sowie die Möglichkeit, sich auf diesem inhaltlich einzubringen.
- Wir verweisen auf die neue Konzeption der IAA Mobility, die sich auch als – durchaus auch kritisches - Diskussionsforum rund um das Thema Mobilität versteht und somit auch die Plattform für die komplette Bandbreite der Diskussion und Konzepte bietet. Aus Sicht des RAW als Betreuungsreferat der Messe bleibt es daher bedauerlich, dass die LHM daneben eine eigene Veranstaltung abhält. Aus unserer Sicht wäre eine Integration nach wie vor der Konzeption eines eigenen Mobilitätskongresses vorzuziehen. Dies auch, weil wir nach wie vor die Gefahr sehen, dass dieser Kongress als eine Gegenveranstaltung der Stadt zu einer Veranstaltung einer ihrer Beteiligungsgesellschaften wahrgenommen wird. Die beteiligten Dienststellen und der Veranstalter haben 2021 innerhalb kürzester Zeit und mit großer Professionalität eine national und international höchst beachtete Messe IAA Mobility durchgeführt, die sehr auf das Renommee der Stadt München eingezahlt hat. Daher sollte in 2023 alles unternommen werden, diesen Erfolg der Stadt nicht durch einen als Gegenveranstaltung wahrnehmbaren Kongress zu gefährden. Dies könnte von Ausstellern national und international durchaus so interpretiert werden und ggf. sogar zum Fernbleiben führen. Damit würde nicht nur die Reputation des Wirtschaftsstandortes, sondern auch die Verlässlichkeit der Stadt München als Vertragspartnerin beschädigt.
- Das RAW begrüßt, dass zumindest weiterhin eine enge Verzahnung beider Veranstaltungen angestrebt wird und regt eine enge thematische Abstimmung an. Durch gemeinsame thematische Schwerpunkte und thematisch abgestimmte Veranstaltungen bzw. Formate kann und sollte der Bogen vom Mobilitätskongress zur IAA Mobility gespannt werden.
- Die Vorlage und die skizzierte Konzeption legen einen großen Schwerpunkt auf bürgerschaftliche Organisationen, die sich mit konkreten Projekten zur Verkehrswende einbringen, diesmal sogar über einen Zeitraum von mehreren Wochen. Aus Sicht des RAW sollte das Angebotsspektrum des Kongresses auch die Mobilitätsnutzer – IV und ÖV- sowie Betroffene (Handel usw.) im Blick haben und ebenso berücksichtigen wie das Spannungsfeld zwischen Mobilitätswende und weiterhin notwendiger individueller Mobilität. Aus hiesiger Sicht muss der Frage, warum der IV nach wie vor von so vielen als alternativlos empfunden wird und welche Voraussetzungen es für einen Umstieg bedarf, Raum gegeben werden. Sowohl diese Analyse und Einbeziehung der Nutzerperspektive/der Nutzerbedürfnisse als auch die Schaffung von Alternativen sind

aus unserer Sicht zwingend notwendig, um auch weiterhin ein attraktiver und prosperierender Standort zu bleiben. Zudem bittet das RAW unter dem Aspekt der Versorgung der Bürgerinnen und Bürger mit Waren, Gütern und Dienstleistungen sowie der Sicherstellung einer wohnortnahen Nahversorgung, das Thema Wirtschaftsverkehr sowie Auswirkungen der Verkehrswende auf Wirtschaftsbranchen (Einzelhandel, Gastronomie uvm.) weiterhin zu berücksichtigen. Gerne bringt sich das Referat hier wieder ein.

- Entsprechend bittet das RAW, auch die betroffenen Verbände wieder zu berücksichtigen.
- Die Umsetzung bürgerschaftlicher Projekte soll in 2023 mehrere Wochen dauern. Vor dem Hintergrund der erheblichen Kritik an den durch die wesentliche kürzere IAA Mobility empfundenen Einschränkungen weist das RAW darauf hin, dass die Aufrechterhaltung des ÖPNV, des Straßenverkehrs (Lieferverkehr), die Erreichbarkeit von Firmen, Straßen und Stadtvierteln auch bei den Bürgerschaftlichen Projekten gewährleistet sein muss.
- Die Bürgerschaftlichen Projekte enden am 05.09.2023. Es muss sichergestellt sein, dass sie bzw. ihr Abbau den Aufbau der IAA Mobility 2023 nicht behindern. Das RAW bittet das MOR um enge Abstimmung mit dem Veranstalter. Die IAA Mobility 2023 startet voraussichtlich am 04.09.2023 mit dem Preetag. Am 05.09.2023 ist die offizielle Eröffnung, die genaue Uhrzeit steht noch nicht fest und ist abhängig von den Eröffnungsrednerinnen und Eröffnungsrednern.
- Das RAW bietet wie auch schon in 2021 gerne die Unterstützung des Kongressbüros an.
- Das Referat für Arbeit und Wirtschaft sieht jenseits des zweijährigen Mobilitätskongresses weiterhin einen dauerhaften institutionalisierten Austausch **aller** Interessensgruppen zu verkehrlichen Planungen als notwendig an (Runder Tisch). In diesem Rahmen können generelle Strategien, aber auch konkrete Projekte und konkrete Fragen der Verkehrsplanung partizipativ diskutiert und die Berücksichtigung **aller** Interessen und Interessensgruppen sichergestellt werden.

Das RAW bittet, diese Stellungnahme der Vorlage beizufügen.





Anlage 15

Landeshauptstadt  
München  
Referat für Klima- und  
Umweltschutz

[Redacted]  
Berufsmäßige Stadträtin

An das Mobilitätsreferat  
Herrn berufsmäßigen Stadtrat [Redacted]

Datum  
05.01.2022

Mitzeichnung der Beschlussvorlage „Nachbereitung des Mobilitätskongresses 2021 und Vorbereitung für 2023“ (Sitzungsvorlage Nr. noch nicht bekannt) zur Behandlung im Mobilitätsausschuss am 16.12.2022.

Sehr geehrter Herr [Redacted],

herzlichen Dank für die Übermittlung der Beschlussvorlage „Nachbereitung des Mobilitätskongresses 2021 und Vorbereitung für 2023“ zur Behandlung am 16.02.2022 im Mobilitätsausschuss.

Es besteht grundsätzlich Einvernehmen mit den Inhalten der Beschlussvorlage. Um die Belange des Klima- und Umweltschutzes ausreichend zu berücksichtigen, bittet ich um folgende Anpassungen und Beachtung der folgenden Hinweise:

Zu Kapitel 3.1 „Kongressorganisation“:

Die Belange des Klima- und Umweltschutzes sollten bereits bei der Organisation wie auch bei der Durchführung des Mobilitätskongresses 2023 in Form eines eigens für die Veranstaltung konzipierten Nachhaltigkeits- und Umweltkonzepts berücksichtigt werden. Einen ersten Anhaltspunkt bietet hier der Leitfaden des BMU für die nachhaltige Organisation von Veranstaltungen (<https://www.bmu.de/publikation/leitfaden-fuer-die-nachhaltige-organisation-von-veranstaltungen>).

Das RKU bittet darum, die Antragsunterlagen um die Erstellung eines solchen Konzepts zu ergänzen und auch die Zuschlagskriterien entsprechend anzupassen. Mit einer Gewichtung von ca. 15 % sollte die Bewertung einer ersten Entwurfsskizze für ein solches Nachhaltigkeits- und Umweltkonzept für die Veranstaltung in die Wertung einfließen.

RKU-UVO22

[Redacted]  
Bayerstr. 28a  
80335 München  
Telefon: 089 [Redacted]  
E-Mail: [Redacted]@muenchen.de

Zu 3.2 „PR und Marketing“:

Das RKU weist darauf hin, dass alle PR und Marketingaktivitäten, die in Zusammenhang mit den Belangen des RKU stehen, mit der Pressestelle des RKU abzustimmen sind, um bei der Kommunikation zu Klima-, Umwelt-, und Nachhaltigkeitsthemen gegenüber der Stadtgesellschaft eine einheitliche Sprache zu sprechen.

Allgemeiner Hinweis:

Der Münchner Stadtrat beschloss bereits im Jahr 2017 bis 2025 insgesamt 80 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Rad- und Fußverkehr abzubilden. Darüber hinaus wurde am 18. Dezember 2019 für die Stadtverwaltung das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 festgesetzt, der Klimanotstand ausgerufen und das 2017 beschlossene Ziel der Klimaneutralität für das Stadtgebiet vom Jahr 2050 auf das Jahr 2035 vorgezogen. Insbesondere für den Verkehrssektor sind diese Ziele, speziell das Ziel der Klimaneutralität, eine enorme Herausforderung. Im Vergleich zu anderen Sektoren stagnieren gerade im Verkehrsbereich die Pro-Kopf-Treibhausgasemissionen in den letzten 10 Jahren nahezu, was aufgrund der Zunahme an Fahrzeugen in absoluten Zahlen zu einem Anstieg der Gesamtemissionen führt.

Auf den Handlungsspielraum „Mobilität“ fallen derzeit etwa ein Fünftel der territorialen Treibhausgasemissionen. Diese sind zu fast 90 Prozent auf den fossil betriebenen Pkw und Lkw-Verkehr zurückzuführen. Die Möglichkeiten der Landeshauptstadt München, diese Emissionen im Rahmen einer Mobilitätswende zu reduzieren, sind im Verhältnis zu anderen Handlungsspielfeldern als relativ hoch anzusehen.

Bei der inhaltlichen Ausgestaltung des Mobilitätskongresses 2023 ist es aus Sicht des RKU daher von großer Wichtigkeit, diese Problematik zu adressieren und die Themen Mobilitätswende und Klimaschutz eng miteinander zu verzahnen und die Bedeutung dieses Handlungsfeldes hinsichtlich der notwendigen Transformation hin zu einem nachhaltigen München deutlich zu machen. Darüber hinaus ist vom Referat für Klima- und Umweltschutz, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Mobilitätsreferat geplant, auch auf Quartiersebene die Themen Klimaschutz, Klimaanpassung und klimaneutrale Mobilität verstärkt umzusetzen und Synergieeffekte zu nutzen.

Wir bitten daher um eine frühzeitige Einbindung in die fachliche Organisation des Kongresses, um unsere gemeinsamen Ziele zum Klimaschutz und zur Nachhaltigen Entwicklung bestmöglich bei der Veranstaltung zu transportieren.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz zeichnet die Beschlussvorlage unter Berücksichtigung der oben genannten Änderungen und Hinweise mit und bittet darum, das Mitzeichnungsschreiben als Anlage dem Beschluss beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen

i. U.



Berufsmäßige Stadträtin

Datum: 17.12.2021  
Telefon: 0 233-  
Telefax: 0 233-  
@muenchen.de

**Anlage 16**  
**Gleichstellungsstelle für Frauen**

GSt

### **Nachbereitung des Mobilitätskongresses 2021 und Vorbereitung für 2023**

Mobilitätskongress stärken: Jährlich durchführen, von der IAA entkoppeln!  
Antrag Nr. 20-26 / A 01978 von der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom  
06.10.2021, eingegangen am 06.10.2021

### **Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen**

Die Gleichstellungsstelle für Frauen zeichnet den Entwurf der Sitzungsvorlage mit. Nehmen Sie bitte folgende Stellungnahme in den Beschlusstext auf und fügen Sie sie als Anlage zur SV bei. Vielen Dank.

„Die Gleichstellungsstelle für Frauen würdigt, dass trotz des hohen Zeitdrucks und eingeschränkter Personalkapazitäten das Mobilitätsreferat in der Durchführung des 1. Mobilitätskongresses 2021 die thematische Wichtigkeit erkannt und behandelt hat, die vier grundlegenden Themen Mobilität, Nachhaltigkeit, Intersektionalität und Geschlechtergleichstellung für eine zukunftsfähige Mobilitätslösung eng zu verschränken. Die Gleichstellungsstelle für Frauen war in die Vorbereitung des Kongresses eingebunden und das Referat hat neben der Berücksichtigung einer Geschlechtermischung in der Referent\*innen-Auswahl einen Workshop eigens zu diesem Thema auf dem Mobilitätskongress gestaltet. Der Workshop hat mit seiner hohen Beteiligung und den qualitativ hochwertigen Diskussionen gezeigt, dass eine geschlechterbezogen gleichgestellte Mobilitäts-Teilhabe für Viele eine hohe Wichtigkeit hat.

Entscheidend für den 2. Mobilitätskongress ist daher, dass Geschlechtergerechtigkeit neben einer Schwerpunktsetzung entsprechend ihrer Verortung in der Mobilitätsstrategie auch querschnittlich aktiv in allen Bereichen aufgerufen und dokumentiert wird. Um dies zu gewährleisten unterstützt die Gleichstellungsstelle für Frauen eine frühzeitig beginnende Planung und die Vergabe an eine externe Agentur. In der Leistungsbeschreibung, im Vergabeverfahren und in der vertraglichen Regelung muss hier an allen entscheidenden Stellen die Genderkompetenz der Agentur und die geschlechtergerechte Planung, Themensetzung und Umsetzung festgeschrieben werden. Die Gleichstellungsstelle für Frauen ist gerne zur Unterstützung bereit und bittet grundsätzlich um erneute Einbindung in die Vorbereitungsprozesse zum Kongress in 2023.

Auch das Wettbewerbsverfahren zur Auswahl der Projekte und Mittelverteilung ist genderkompetent durchzuführen. Die Projekte-Auswahl sollte die Kriterien Geschlechtergleichstellung und Aufgriff geschlechterdifferenzierter Bedarfe beinhalten. Der beratende Arbeitskreis sollte geschlechterparitätisch besetzt sein und Genderexpertise vorhalten. Dies gilt auch für den stadtinternen Koordinierungskreis.“

Mit freundlichen Grüßen

Gleichstellungsstelle für Frauen



Datum: 09.03.2022

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]



Landeshauptstadt  
München

**Stadtkämmerei**

Jahreshaushaltswirtschaft

Haushalt

SKA 2.12

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V05688 Nachbereitung des Mobilitätskongresses 2021 und Vorbereitung für 2023**

Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am 16.03.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Gegen die o.a. Beschlussvorlage in der geänderten Fassung vom 09.03.2022 werden von der Stadtkämmerei keine Einwendungen erhoben.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Haushaltssatzung 2022 von der Regierung von Oberbayern noch nicht genehmigt und noch nicht bekanntgemacht ist. In der Phase der sog. „haushaltslosen Zeit“ darf die Landeshauptstadt München gemäß den Vorgaben zur vorläufigen Haushaltsführung nach Art. 69 Abs. 1 Nr. 1 GO Zahlungen nur aufgrund bestehender rechtlicher Verpflichtungen leisten sowie neue Verpflichtungen nur eingehen, soweit sie für die Weiterführung notwendiger Aufgaben unaufschiebbar sind, d.h. wenn der zugrundeliegende Bedarf unabweisbar und unplanbar ist.

Gezeichnet

[REDACTED]

