

IAA Mobility 2021 – Einrichtung einer Blue Lane „Straße“ als temporäre Umweltspur

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02947

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 05.05.2021

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Zur Vernetzung der IAA-Veranstaltungsorte „Summit“ auf dem Messegelände und „Open Space“ in der Münchner Innenstadt wird eine multimodale Transferachse, die Blue Lane, eingerichtet.
Inhalt	<p>Auf der Grundlage der Beurteilungen zur baulichen Machbarkeit, zu verkehrlichen und lufthygienischen Wirkungen und zur zeitlichen Umsetzbarkeit empfiehlt der Gutachter eine funktionale Blue Lane mit einer Gesamtlänge von 5,1 km (einschließlich des A94-Abschnitts) für den Zeitraum der IAA Mobility 2021.</p> <p>Sie wird dabei im Bereich der Autobahn nach/bis vor der Anschlussstelle M.-Am Moosfeld und dem Autobahnende in beiden Richtungen je auf dem Seitenstreifen eingerichtet.</p> <p>Im innerstädtischen Bereich verläuft sie stadteinwärts auf der Prinzregentenstraße zwischen der Weltenburger Straße und dem Leuchtenbergring. Stadtauswärts kann die Blue Lane auf der Einsteinstraße zwischen dem Leuchtenbergring und der Truderinger Straße geführt werden. Im Bereich zwischen Mittlerem Ring und Innenstadt wird sie optisch gekennzeichnet werden.</p>
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	/
Entscheidungsvorschlag	1. Der Stadtrat stimmt der verkehrsrechtlichen Umsetzung einer funktionalen Blue Lane Straße im innerstädtischen Bereich stadteinwärts auf der Prinzregentenstraße zwischen der Weltenburger Straße und dem Leuchtenbergring in rechter Seitenlage und stadtauswärts auf der Einsteinstraße zwischen dem Leuchtenbergring und der Truderinger Straße in Mittellage zu.

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die funktionale Blue Lane Straße zu evaluieren und unterstützt durch die Forschungsprojekte (TEMPUS und ggf. PuMUC) bis 2023 auf Basis des Gutachtens weiterzuentwickeln. 3. Der Stadtrat nimmt die Umsetzung der beworbenen Blue Lane im Bereich zwischen Mittlerem Ring und den innerstädtischen Open Spaces wie dargestellt zur Kenntnis. 4. Der Stadtrat stimmt den vom Gutachter vorgeschlagenen Nutzergruppen zu.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	IAA Mobility, Blue Lane, Messe, Umweltspur, Summit, Open Spaces, Transferstrecke
Ortsangabe	Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen, 13 Bogenhausen, 14 Berg am Laim, 15 Trudering- Riem

IAA Mobility 2021 – Einrichtung einer Blue Lane „Straße“ als temporäre Umweltspur

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02947

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 05.05.2021

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
1. Einführung	1
2. Beschlusslage	3
3. Zusammenfassung der Gutachten vorab	3
4. Ergebnis des Gutachtens der Autobahn GmbH	5
5. Ergebnis des städtischen Gutachtens	7
1. Nutzergruppen	8
2. infrastrukturelle Machbarkeit	8
3. verkehrliche Wirkungen einer Blue Lane	12
4. Immissionsbelastung	13
5. Empfehlung des Gutachtens	16
6. Umsetzung und Beschilderung der beworbenen Blue Lane	17
7. Bewertung durch das Mobilitätsreferat	18
8. Empfehlung des Referates für Arbeit und Wirtschaft	21
9. Abstimmung der Vorlage	22
II. Antrag des Referenten	23
III. Beschluss	24

IAA Mobility 2021 – Einrichtung einer Blue Lane „Straße“ als temporäre Umweltspur

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02947

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 05.05.2021

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Eine Behandlung im Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft war nicht möglich, weil die Ergebnisse des Gutachtens der Autobahn GmbH noch abgewartet und städtischerseits bewertet werden mussten. Gleichzeitig bedarf es einer raschen Befassung des Stadtrates, um einerseits dem von Seiten der Bezirksausschüsse, Politik und Öffentlichkeit geforderten Informationsbedürfnis nachzukommen, zum anderen, um verwaltungsseitig eine termingerechte Umsetzung der Blue Lane „Straße“ zu ermöglichen, weshalb die Angelegenheit direkt in die heutige Vollversammlung eingebracht wird.

1. Einführung

Die Landeshauptstadt München (LHM) ist vom 7. bis 12. September 2021 erstmals Standort der IAA Mobility.

Die IAA Mobility präsentiert sich mit dem Umzug nach München mit einem neuen Konzept als Plattform der gesamten Mobilitätsbranche. Zum neuen Konzept gehören die Präsentation und Diskussion von Mobilitätslösungen mit dem Fachpublikum auf dem Summit in den Messehallen sowie Erlebnis- und Diskussionsformate für den Dialog mit der breiten Öffentlichkeit im Rahmen der Open Spaces in der Innenstadt.

Mit diesem Konzept ist die IAA Mobility eine Bereicherung für die Landeshauptstadt München. Eine der zentralen Herausforderungen der Stadtpolitik wird sein, die weiter steigenden Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Stadt klimafreundlich, nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Dabei wird Mobilität häufig als ein ‚Entweder-Oder‘ dargestellt - Fahrrad gegen Auto, öffentlich gegen individuell, Klimaschutz gegen Bequemlichkeit und

Eingriff in das individuelle Mobilitätsverhalten. Ziel einer Verkehrsdebatte kann jedoch nicht der Gegensatz sein, Ziel der Verkehrsdebatte muss sein, bedarfsgerechte und vernetzte Konzepte für die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen bei geringstmöglicher Auswirkung auf die Umwelt zu finden.

Diesen Grundgedanken nimmt die neue IAA Mobility auf. Im Mittelpunkt steht ganzheitliche Mobilität mit Innovationen & neuen Technologien. Die IAA Mobility gibt den Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit einen hohen Stellenwert und trägt dem heute umfassenden Mobilitätsmix einschließlich PKW, E-Bikes, E-Scootern und der Einbindung des ÖPNV sowie anderen Arten der Mobilität Rechnung. Somit ist ein Wandel der IAA von einer „Autoshow“ zu einer innovativen und nachhaltigen Mobilitätsplattform vorgesehen. Dieser Anspruch spiegelt sich auch in der neu gewählten Bezeichnung „IAA Mobility“ wider. Die IAA Mobility möchte sich zudem für Tech-Unternehmen und für weitere Mobilitätsanbieter öffnen und neue Wege finden, die Bevölkerung auch mit anderen Arten und Formen der urbanen Mobilität zu erreichen. Neben dem klassischen PKW wird der Fokus auf moderne Mobilitätsformen, auf Rad, Fußgänger, Sharing-Angebote und den Aspekt der bedarfsgerechten, übergreifenden Vernetzung von Mobilitätsangeboten erweitert. Die IAA Mobility ist nicht mehr „nur“ Ausstellung, sondern auch zukunftsgerichtete Mobilitätsplattform und Dialogforum zugleich, bei der die Diskussion um neue Mobilitätsformen, aber auch die neuen Mobilitätsformen selbst zu den Menschen gebracht werden und Menschen dafür begeistert werden sollen. Diese Erlebbarkeit erfolgt nicht nur auf den Open Spaces, sondern auch auf der Blue Lane.

Diese wird zur Vernetzung der IAA-Veranstaltungsorte „Summit“ auf dem Messegelände und „Open Space“ in der Münchner Innenstadt als multimodale Transferachse eingerichtet.

Sie umfasst die Verkehrssysteme

- Straße (Blue Lane Road bzw. Straße),
- schienengebundener Öffentlicher Personennahverkehr -ÖPNV- (Blue Lane Underground)
- Mikromobilität (Blue Lane Micro). Hinzu kommt noch die
- Blue Lane Future (Themen der Zukunft auf dem Freigelände der Messe).

Diese Vorlage befasst sich mit der Blue Lane auf dem Verkehrssystem Straße (Blue Lane Straße). Wenn die Vorlage im Weiteren von Blue Lane spricht, ist (nur) diese Verbindung gemeint.

2. Beschlusslage

Der Stadtrat hat mit Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses als Feriense-nat am 29.04.2020 der Prüfung der Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Transferachse und deren Ausgestaltung für nachhaltige Verkehrskonzepte und abgasfreie Antriebsfor-men zugestimmt.

Darüber hinaus hat er beschlossen: „Für die IAA 2021 kann im Rahmen eines Pilot-versuches auf einer geeigneten Straßen- und Wegeführung in die Innenstadt auf die Pla-nung für die Blue-Lane, die ausschließlich von Shuttle-Bussen und Zero-Emission-Fahr-zeugen mit mindestens zwei Fahrgästen genutzt werden darf, durch entsprechende Zu-satzbeschilderung hingewiesen und diese so thematisch mit der IAA verknüpft werden. Eine tatsächliche Umsetzung ist frühestens 2023 vorgesehen. Dem Stadtrat werden An-fang 2022 die Ergebnisse der Voruntersuchung zur Entscheidung vorgelegt.“

In Erfüllung des o.g. Auftrages zur Prüfung der Umsetzbarkeit hat das Referat für Arbeit und Wirtschaft in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat eine Verkehrsuntersuchung für den innerstädtischen Bereich der Blue Lane beauftragt. Der Abschnitt auf der A94 vom Summit auf dem Messegelände bis zum Autobahnende wurde in einem eigenen, von der Autobahn GmbH Niederlassung Südbayern beauftragten Gutachten auf Mach-barkeit geprüft.

Diese Vorlage stellt die Ergebnisse der beiden Gutachten (Gutachter jeweils gevas hum-berg & partner) vor und unterbreitet dem Stadtrat einen Vorschlag zum weiteren Vorge-hen, da das städtische Gutachten bereits eine Umsetzungsmöglichkeit der Blue Lane auf einem innerstädtischen Teilstück für 2021 ergeben hat.

3. Zusammenfassung der Gutachten vorab

Die vom Stadtrat beauftragte Prüfung der Umsetzbarkeit hat ergeben, dass **eine Verbin-dungsstrecke zwischen Summit und Open Spaces grds. realisierbar ist**. Als geeig-nete Straßen- und Wegeführung empfiehlt der Gutachter die **Führung über die Auto-bahn A 94** und im Anschluss **stadteinwärts die Verbindung über die Prinzregenten-straße, stadtauswärts über die Einsteinstraße**. Diese gesamte Verbindungsstrecke von der Messe bis in die Innenstadt wird als Blue Lane (Straße) bezeichnet.

Auf der Grundlage der Beurteilungen zur baulichen Machbarkeit, zu verkehrlichen und lufthygienischen Wirkungen und zur zeitlichen Umsetzbarkeit kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass bereits 2021 auf einem Teilstück der o.g. Verbindungsstrecke eine **verkehrsrechtliche Umsetzung** der Blue Lane, **also eine Blue Lane im Sinne einer**

Umweltspur, mit einer Gesamtlänge von 5,1 km (einschließlich des A94-Abschnitts) für die IAA 2021 empfohlen werden kann:

- **Im Bereich der Autobahn** kann eine Blue Lane im Sinne einer Umweltspur in beiden Richtungen nach/bis vor der Anschlussstelle M.-Am Moosfeld und dem Autobahnende auf dem Seitenstreifen eingerichtet werden (funktionale Blue Lane). Dieser Teil wird dem Stadtrat mit dieser Vorlage zur Kenntnis gebracht. Die Anordnung erfolgt durch die Autobahn GmbH.
- **Im innerstädtischen Bereich** kann die Blue Lane 2021 im Sinne einer Umweltspur zwischen Autobahnende und Mittlerem Ring realisiert werden. Stadteinwärts verläuft sie auf der Prinzregentenstraße zwischen der Weltenburger Straße und dem Leuchtenbergring in rechter Seitenlage. Stadtauswärts kann die Blue Lane auf der Einsteinstraße zwischen dem Leuchtenbergring und der Truderinger Straße in Mittellage geführt werden (funktionale Blue Lane). Dieser Teil wird dem Stadtrat mit dieser Vorlage zur Umsetzung vorgeschlagen.

Im **Bereich zwischen dem Mittleren Ring und den Open Spaces in der Innenstadt** wird keine Blue Lane im Sinne einer markierten Spur und definierten Nutzergruppe empfohlen. Die Verbindungsstrecke wird jedoch dem Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses als Feriensenat am 29.04.2020, Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 18418, entsprechend **in beiden Richtungen durch Beschilderung im Sinne einer Kenntlichmachung einer künftig möglichen Strecke der Blue Lane** angezeigt sein.



Quelle Hintergrundbild: © Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – GeodatenService 2021

Übersicht: Die Blue Lane Straße zwischen Messe und Innenstadt teilt sich wie folgt auf:

Abschnitte	Ausprägung der Blue Lane Straße	d.h.
Autobahn A 94 nach/bis AS Am Moosfeld	Funktionale Blue Lane	Umweltspur mit definierten Nutzergruppen
Stadtgrenze – Mittlerer Ring	Funktionale Blue Lane	Umweltspur mit definierten Nutzergruppen
Mittlerer Ring – Innenstadt	Beworbene Blue Lane	Keine separate Spur, keine definierten Nutzergruppen, beschilderte Kenntlichmachung im Sinne einer Wegeführung

Im folgenden werden die einzelnen Abschnitte der Blue Lane ausführlich vorgestellt:

4. Ergebnis des Gutachtens der Autobahn GmbH: funktionale Blue Lane auf der A94

Im Bereich der Autobahn kann eine funktionale Blue Lane in beiden Fahrtrichtungen nach/bis zu der Anschlussstelle M.-Am Moosfeld und dem Autobahnende auf dem Seitenstreifen als Verkehrsversuch eingerichtet werden. Diese ist aufgrund des zeitlichen Vorlaufs nur temporär auf dem Seitenstreifen ohne baulichen Umbau der Anschlussstellen realisierbar. Sie ist durchgängig mit gelber Fahrbahnmarkierung gekennzeichnet und wird mit einer temporären dynamischen Überkopf-Anzeige versehen.

Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern führt hierzu folgendes aus:

„Die Sperrung der Zufahrtäste der Anschlussstellen München-Zamdorf und München-Daglfing auf der A 94, jeweils in beiden Fahrtrichtungen, erfolgte in Abstimmung mit der früher für die Autobahnen zuständigen Obersten Straßenverkehrsbehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und ist dringend zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich. Auch im Gutachten wurde die Sperrung der Zufahrtäste als unbedingt notwendig erachtet.

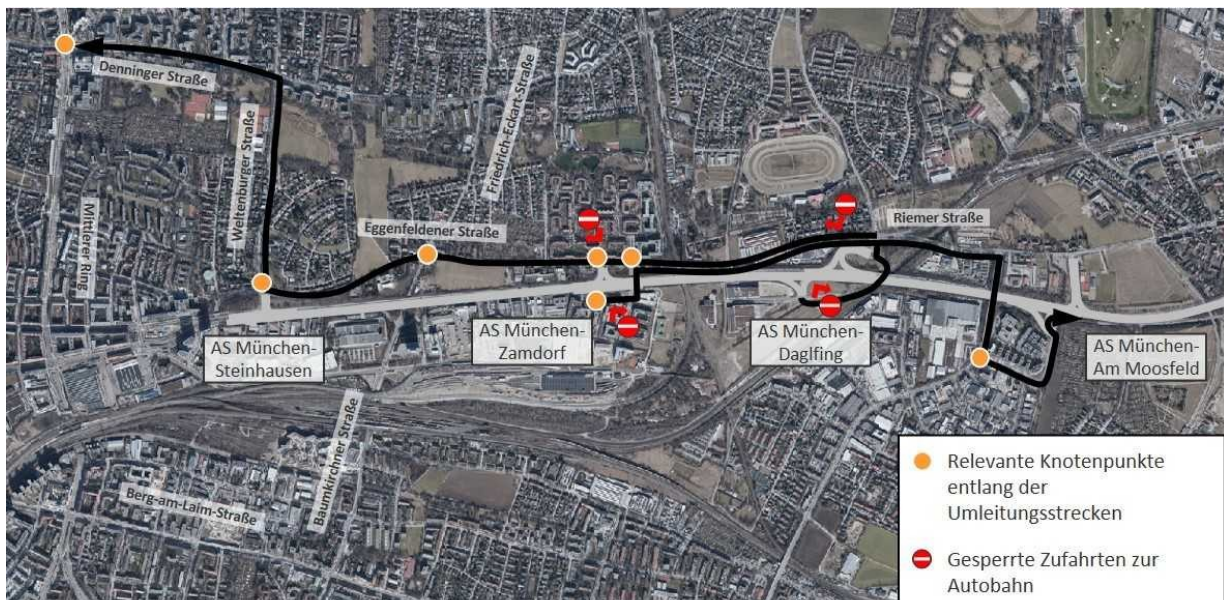
Die Einrichtung einer Stopp-Stelle an den Einfahrten ist aus Gründen der Verkehrssicherheit, den baulichen Gegebenheiten (geringe Abstände, fehlenden Aufstelllängen), der zu erwartenden Unfallentwicklung, der entstehenden Verkehrsbehinderung am Knotenpunkt und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h auf der A 94 nicht realisierbar. Gemäß den getroffenen Festlegungen soll die Blue Lane auf der A 94 nur tagsüber aktiviert

werden. Dies würde ermöglichen, dass die Zufahrten der Anschlussstellen außerhalb dieser Betriebszeiten der Blue Lane für den Verkehr geöffnet werden könnten.

Die Ausfahrtsäste von der Autobahn können offengehalten und somit auch während der Blue Lane genutzt werden.

Die Regelgeschwindigkeit der aktivierten Blue Lane wird 100 km/h sein. Im aktuell auf 80 km/h beschränkten Bereich ist weiterhin 80 km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Eine mögliche Differenzgeschwindigkeit zwischen den beiden regulären Fahrstreifen und der Blue Lane auf dem Seitenstreifen wird durch die voran genannte Geschwindigkeitsregelung im Normalfall zu keinen Problemen führen und verkehrssicher sein. Bei einem etwaigen zähfließenden Verkehr oder Stau auf den regulären Fahrstreifen ist festzustellen, dass hier der Nutzerkreis der Blue Lane die Vorgaben nach der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 7 Abs. 2a StVO) beachten und seine Fahrgeschwindigkeit entsprechend anpassen muss. Er darf in diesen Fällen nur mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und mit äußerster Vorsicht rechts vorbeifahren. Aufgrund einer kontinuierlichen videobasierten Überwachung kann bei Hindernissen sofort eine Sperrung der Blue Lane veranlasst werden.“

Die Umleitung erfolgt größtenteils über die bereits vorhandenen Bedarfsumleitungen:



Quelle Hintergrundbild: © Landeshauptstadt München – Kommunalreferat – GeodatenService 2021

Zu den verkehrlichen Auswirkungen siehe Ziffer 5 c.

5. Ergebnis des städtischen Gutachtens: funktionale Blue Lane zwischen Stadtgrenze und Mittlerem Ring

Das städtische Gutachten analysiert

- a) Nutzergruppen,
- b) die infrastrukturelle Machbarkeit einer funktionalen Blue Lane,
- c) Verkehrsnachfrage und Verkehrsverdrängungseffekte in das umliegende Straßennetz,
- d) aufgrund der nutzungsbedingt reduzierten praktischen Kapazität der Blue Lane lufthygienische Veränderungen (hier NO₂-Immissionsbelastungen), die aus den Verkehrsverdrängungseffekten resultieren, und
- e) identifiziert daraus eine Umsetzungsvariante.

Eignungskriterien wie rechtliche, bauliche und verkehrsordnerische Voraussetzungen, Belange und Angebotsqualitätsanforderungen für den Fuß- und Radverkehr, städtische Planungen, Belange und Betriebsqualitätsanforderungen des ÖPNV sowie Belange der Verkehrssicherheit sind selbstverständlich berücksichtigt.

Das Gutachten zur Blue Lane ist dabei nicht isoliert zu sehen, sondern im Kontext und eingebettet in das Strategie- und Verkehrsmanagement der LHM. Sonderfahrspuren im Sinne einer Umweltspur zur Nutzung durch privilegierte Verkehrsmittel (z.B. mehrfach besetzte PKW, ÖPNV, emissionsarme Verkehrsmittel, automatisierte Fahrzeuge) stellen aus Sicht des Mobilitätsreferates eine potentielle Möglichkeit dar, einen Beitrag zur Verkehrswende und weiteren Zielen wie dem Klima- und Lärmschutz oder zur Luftreinhaltung zu leisten. Aus diesem Grund sollen Umweltspuren auch umfassend in ihren Potentialen und Wirkungen sowie der Machbarkeit und Überwachung untersucht und evaluiert werden. Dies soll sowohl in begrenztem Umfang im seit 01.01.2021 laufenden Förderprojekt TEMPUS (Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr; Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01980 vom 16.12.2020) als auch umfassend in einem weiteren geplanten ausschließlich auf Umweltspuren fokussierten vom BMVI geförderten Projekt – „PUMuc“- Pilotprojekt Umweltspuren in München (Stadtratsbeschluss voraussichtlich im Mai) – untersucht werden.

Mit den genannten Förderprojekten, insbesondere des letztgenannten, soll die Blue Lane Straße der IAA Mobility als Umweltspur in einen strategischen und planerischen Kontext gesetzt und umfangreich in ihrer Wirkung evaluiert werden. Die verkehrliche Evaluation (Verkehrsbeobachtung, Verkehrszählungen) der funktionalen Blue-Lane 2021 ist als Teilauftrag im o.g. Forschungsprojekt PUMuc enthalten.

Im folgenden werden nun die o.g. Analysen des Gutachtens a) – e) näher erläutert:

a) Nutzergruppen

Unter der Prämisse folgender Grundüberlegungen

- generell sollen nur Fahrzeuge nutzungsberechtigt sein, die über eine Zulassung gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) verfügen
- die funktionale Blue Lane soll nicht als exklusiver Fahrstreifen für Messefahrzeuge, z.B. IAA Shuttle- oder Demonstrationsfahrzeuge, eingerichtet werden, sondern im Sinne einer Umweltspur auch für Nutzergruppen mit anderen Fahrtzwecken offen sein, wenn dadurch Verkehr reduziert oder umweltfreundlich abgewickelt wird
- die Nutzer sollen durch einen flüssigeren Verkehrsablauf einen Vorteil gegenüber der parallel verlaufenden Standard Lane erfahren

wird die Nutzung der funktionalen Blue Lane durch die folgenden Gruppen empfohlen:

- Shuttlebusse von und zum Messegelände
- Aussteller- und Demonstrationsfahrzeuge der IAA mit StVZO-Zulassung
- Hybrid- und E-Taxis mit E-Kennzeichen
- Private Fahrzeuge mit E-Kennzeichen
- Busse im Linienverkehr
- Mehrfach besetzte Fahrzeuge ab 3 Personen.

Die daraus resultierende tägliche Verkehrsbelastung der funktionalen Blue Lane „Straße“ wird je nach Abschnitt auf 3.000 bis 4.000 Kfz/24h geschätzt. Zu den Belastungsspitzenzeiten, die morgens zwischen 10 und 11 Uhr und abends zwischen 17 und 18 Uhr liegen werden, beträgt die Auslastung ca. 330 Fahrzeuge bzw. 60 Prozent in stadteinwärtiger und 77 Prozent in stadtauswärtiger Fahrtrichtung am jeweils maßgebenden Knotenpunkt.

Mit den vorgeschlagenen Nutzergruppen weicht der Gutachter von den Vorgaben des Beschlusses des Verwaltungs- und Personalausschusses als Feriensenat vom 29.04.2020 ab, der ausschließlich Shuttle-Busse und Zero-Emission-Fahrzeuge mit mindestens zwei Fahrgästen als Vorgabe definierte. Diese Abweichung ist jedoch sachlich gerechtfertigt und wird daher empfohlen.

Die Nutzergruppen gelten für den gesamten Bereich der funktionalen Blue Lane, also den Bereich Autobahn bis zum Mittleren Ring, nicht jedoch für den Bereich der beworbenen Blue Lane zwischen Mittlerer Ring und Innenstadt. Für diesen nur beworbenen Teil der Blue Lane gibt es keine Nutzungsbeschränkungen.

b) Infrastrukturelle Machbarkeit

Stadteinwärts empfiehlt der Gutachter die Verbindung von der Messe zu den Open

Spaces über die Prinzregentenstraße, stadtauswärts über die Einsteinstraße.

Im Einzelnen hat der Gutachter dabei folgende städtische Streckenabschnitte mit folgenden Ergebnissen untersucht:

Ergebnisse stadteinwärts:

b1) Töginger Straße bis Vogelweideplatz/ bis Mittlerer Ring (Leuchtenbergring)

Eine funktionale Blue Lane ist in rechter Spurlage bei Beibehaltung der im Rahmen des verpflichtenden Vollzugs des Luftreinhalteplans seit 08.06.2020 umgesetzten Zuflusssdieserung möglich.

b2) Kreuzung Leuchtenbergring - Prinzregentenstraße

Hier wird keine funktionale Blue Lane empfohlen, da die Verkehrsproblematik nicht bewältigbar scheint. Vom Leuchtenbergring kommend führt ein zweispuriger Linksabbiegestrom stadteinwärts auf die Prinzregentenstraße. Bei Umsetzung einer Sonderspur müsste der Linksabbieger auf einen Fahrstreifen reduziert werden, da in der Prinzregentenstraße nur noch ein Fahrstreifen für den Normalverkehr zur Verfügung steht. Die Gefahr des Rückstaus bis in den Leuchtenbergringtunnel führt zu einer negativen Beurteilung.

b3) Leuchtenbergring bis Prinzregentenplatz

In der weiteren Folge gibt es auf der Prinzregentenstraße vier unsignalisierte Kreuzungen und eine Fußgängerschutzanlage. Der Verkehr aus den Seitenstraßen muss beim Einfahren in die Prinzregentenstraße die funktionale Blue Lane queren. Der Gutachter empfiehlt hier keine funktionale Blue Lane aufgrund der Unfallgefahr.

Um im Falle einer funktionalen Blue Lane Gefahren an den o.g. Kreuzungsbereichen auszuschließen, könnte man die o.g. vier Kreuzungen sperren. Dieser Fall wurde im Gutachten nicht untersucht, da er einen zu großen Eingriff in die Verkehrsbeziehungen bedeuten würde.

Im weiteren Verlauf zwischen der Brucknerstraße und der Wilhelm-Tell-Straße wäre bei Einrichtung einer funktionalen Blue Lane das Parken auf dem rechten Fahrstreifen vollständig zu untersagen. Die 25 Parkplätze entfielen. Der Gutachter empfiehlt hier keine funktionale Blue Lane.

b4) Prinzregenten - Trogerstraße

Aus Sicht des Gutachters ist die Einrichtung einer funktionalen Blue Lane im Bereich des Prinzregentenplatzes ohne bauliche Maßnahmen aufgrund der hohen Anzahl von Konfliktpunkten und der Führung der Radfahrer nicht möglich.

b5) Trogerstr. - Europaplatz

Aus Gründen der Leistungsfähigkeit für den Querverkehr sowie der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist die Einrichtung einer funktionalen Blue Lane im genannten Bereich laut Gutachter nicht zu empfehlen: Der Streckenzug ist in diesem Bereich durch eine dichte Abfolge von Knotenpunkten geprägt. Außerdem verkehrt in der querenden Ismaninger Straße eine Straßenbahnlinie. Mit der Einrichtung einer funktionalen Blue Lane würde die Auslastung auf dem verbleibenden Fahrstreifen für den Normalverkehr noch höher, wodurch die Wahrscheinlichkeit von Überstauungen steigt. Eine Sperrung der Kreuzungen für den querenden Verkehr war aufgrund der Massivität des Eingriffs in den Verkehr nicht Gegenstand der Untersuchung.

b6) Europaplatz – Wiedenmayerstraße

Eine Führung der funktionalen Blue Lane wäre auf der linken Fahrbahn denkbar, sollte aber aus Gründen der Begreifbarkeit und Akzeptanz laut Gutachter nicht umgesetzt werden.

b7) Luitpoldbrücke

Eine funktionale Blue Lane ist nur bei Unterbindung des Rechtsabbiegens von der Luitpoldbrücke in die Wiedenmayerstraße laut Gutachter machbar.

b8) Wiedenmayerstraße bis Oettingenstraße

Die stadteinwärtigen Fahrstreifen weisen ab der Luitpoldbrücke bis zur Oettingenstraße eine zu geringe Breite auf. Eine funktionale Blue Lane ist laut Gutachter nur machbar, wenn die beiden rechten Fahrstreifen der Gegenrichtung zu einem überbreiten Fahrstreifen im Bereich der Luitpoldbrücke bis zur Oettingenstraße zusammengefasst würden.

b9) Oettingenstraße bis Altstadtring

Eine funktionale Blue Lane wäre bis auf Höhe des Eisbaches laut Gutachten denkbar. Eine Weiterführung ist aufgrund der Sperrung der Zufahrt zum Altstadtringtunnel in 2021 nicht realisierbar.

b10) Altstadtring bis Open Space am Königsplatz

Eine Weiterführung der funktionalen Blue Lane über Von-der-Tann-Straße, Oskar-von-Miller-Ring, Türkenstraße, Theresienstraße und Arcisstraße kann zumindest in 2021 nicht erfolgen, da dafür umfangreiche Umprogrammierungen der Lichtsignalanlagen sowie bauliche Änderungen notwendig sind.

Ergebnisse zur Streckenführung stadtauswärts:

b11) Open Space am Königsplatz bis Altstadttring über Katarina-von-Bora-Straße, Karlstraße, Luisenstraße, Gabelsbergerstraße, Von-der-Tann-Straße, Franz-Josef-Strauß-Ring: Aufgrund der Notwendigkeit umfangreicher Maßnahmen zur Einführung einer funktionalen Blue Lane kann dies für 2021 nicht erfolgen.

b12) Altstadttring – Maxmonument

Aufgrund der Einstreifigkeit ist hier keine funktionale Blue Lane möglich

b13) Maxmonument – Max-Weber-Platz

Eine Führung einer funktionalen Blue Lane wäre auf dem linken Fahrstreifen denkbar. Im Bereich vor und nach dem Landtag würde die Spur gemeinsam mit der Straßenbahn genutzt.

b14) Max-Weber-Platz – Leuchtenbergring

Vom Max-Weber-Platz bis kurz vor der Grillparzerstraße kann der Gutachter keine funktionale Blue Lane empfehlen, da die Einsteinstraße für die Fahrverkehre einstreifig ausgebaut ist. Die Aufweitung vor der Grillparzerstraße weist keine ausreichenden Fahrstreifenbreiten für eine funktionale Blue Lane auf. Eine Aufweitung ist ohne bauliche Maßnahmen nicht möglich.

Mit der Fahrstreifenaufweitung vor dem Einkaufszentrum „Einstein“ kann eine funktionale Blue Lane auf dem linken Fahrstreifen für den Geradeausverkehr einsetzen. Allerdings muss dafür der Rechtsabbiegefahrstreifen auf den Leuchtenbergring und der rechte Geradeausfahrstreifen zu einem überbreiten Fahrstreifen zusammengefasst werden. Linienbusse fahren zwar in diesem Bereich auf dem Straßenbahnplanum in Mittel-lage, jedoch wäre die Ummarkierung der Fahrstreifenbreiten für Shuttlebusse auf der funktionalen Blue Lane erforderlich.

b15) Leuchtenbergring bis Truderinger Straße

In diesem Bereich kann eine funktionale Blue Lane empfohlen werden. Sie muss in diesem Streckenabschnitt im Straßenraum auf dem linken Fahrstreifen weitergeführt werden.

b16) Truderinger Straße – Messe

Ab der Autobahn wird die funktionale Blue Lane wieder auf dem Standstreifen geführt, damit ist auf Höhe der A94 ein Fahrstreifenwechsel über einen Fahrstreifen hinweg auf den Standstreifen erforderlich. Die Verflechtungsstrecke hat eine Länge von 800m.

Fazit des Gutachtens: aus rein infrastruktureller Sicht wäre eine funktionale Blue Lane stadteinwärts zwischen

- Weltenburgerstr. – Leuchtenbergring mit 910 m und
- Europaplatz – Altstadttring (Höhe Eisbach) mit 1.230 m in rechter Seitenlage und

stadtauswärts zwischen

- Maxmonument – Max-Weber-Platz mit 790 m
- „Einstein“-EKZ – Truderinger Straße mit 510m in Mittellage denkbar.

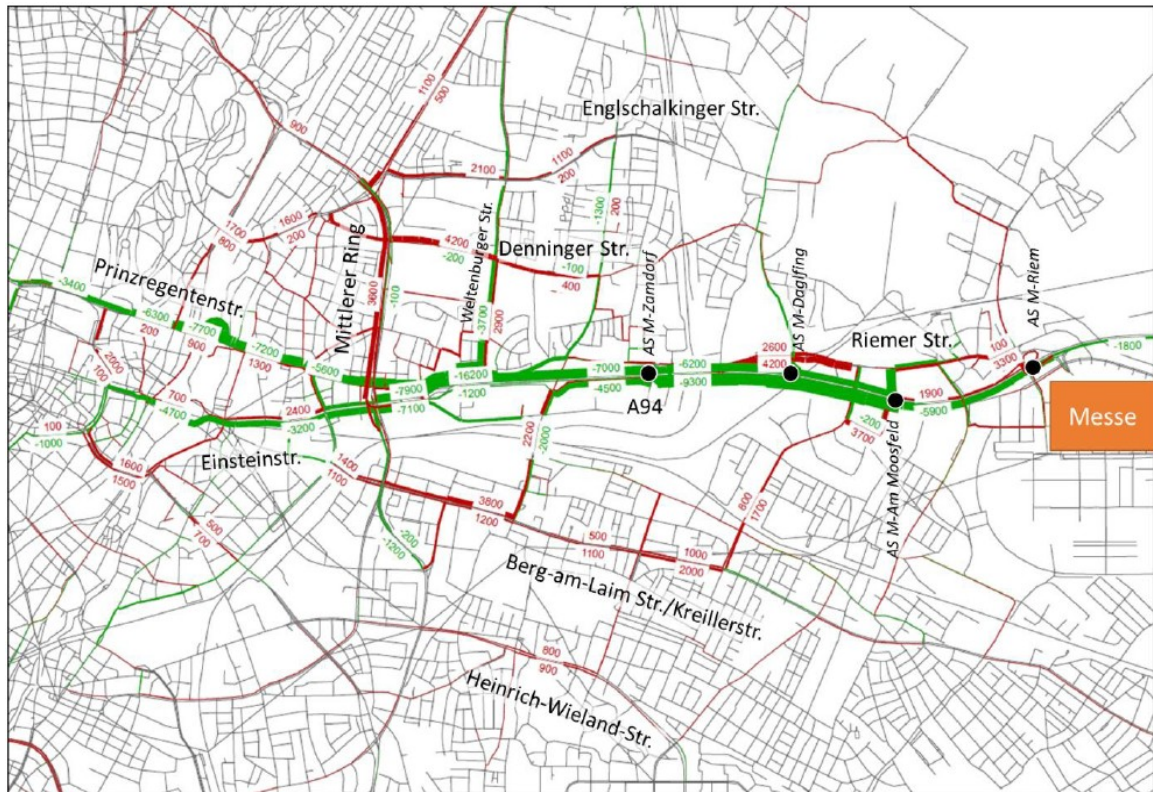
c) Verkehrliche Wirkungen einer funktionalen Blue Lane

Neben der Streckenführung war es auch Aufgabe des Gutachtens, die verkehrlichen Wirkungen einer funktionalen Blue Lane abzuschätzen.

Durch die Einrichtung der funktionalen Blue Lane ist im MIV während der IAA Mobility mit Belastungsreduktionen auf den Abschnitten mit funktionaler Blue Lane und mit Belastungssteigerungen im umliegenden Straßennetz zu rechnen, es sei denn, diese werden durch modale Verlagerungseffekte zum ÖPNV gedämpft. Die Belastungsrückgänge resultieren insbesondere aus

- der stadteinwärtigen Sperrung der Einfahrten zur A94 an den Anschlussstellen Daglfing, Zamdorf sowie der Einfahrt Weltenburger Straße,
- der stadtauswärtigen Sperrung der Einfahrten an den Anschlussstellen Zamdorf und Daglfing sowie
- der deutlich unter der Aufnahmekapazität eines Fahrstreifens liegenden Belastung der funktionalen Blue Lane.

Die folgende Abbildung zeigt die Verkehrsverlagerungen im Netz bei Einführung einer funktionalen Blue Lane zwischen A 94 und Mittlerem Ring:



Die Verkehrsmengen verlagern sich von den Abschnitten mit funktionaler Blue Lane sowohl nach Norden als auch nach Süden auf parallel verlaufende Routen. Im Norden sind dies hauptsächlich die Denninger Straße und die Englschalkinger Straße. Im Süden findet eine Verlagerung auf die Berg-am-Laim-Straße bzw. Kreillerstraße und die Heinrich-Wieland-Straße statt. Auch Verlagerungen auf tangentielle Verbindungen sind erkennbar. So fahren auf dem Mittleren Ring mehr Fahrzeuge Richtung Süden. Auf dem Altstadtring erhöhen sich die Verkehrsmengen Richtung Norden. Die Belastungen steigen an einem Ausstellungstag am stärksten in der Denninger Straße stadteinwärts von 7.500 auf 11.700 Kfz/24h und in der Rappelhofstraße bzw. Riemer Straße stadtauswärts von 3.100 auf 7.200 Kfz/24h. Die ausgewiesenen Werte beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag. Da die IAA Mobility 2021 in der Ferienzeit liegt, geht der Gutachter davon aus, dass die Verlagerungseffekte geringer ausfallen.

d) Immissionsbelastung

Zur Ausgangssituation erläutert das Referat für Klima- und Umweltschutz:

Zunächst ist hervorzuheben, dass im Stadtgebiet München die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) seit 2012 eingehalten werden, so auch in der Prinzregentenstraße

sowie im hier betroffenen Gebiet im Umfeld der Prinzregentenstraße.

Für die Beurteilung der NO₂-Belastung ist der in der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) bei 40 µg/m³ liegende Jahresgrenzwert für NO₂ heranzuziehen.

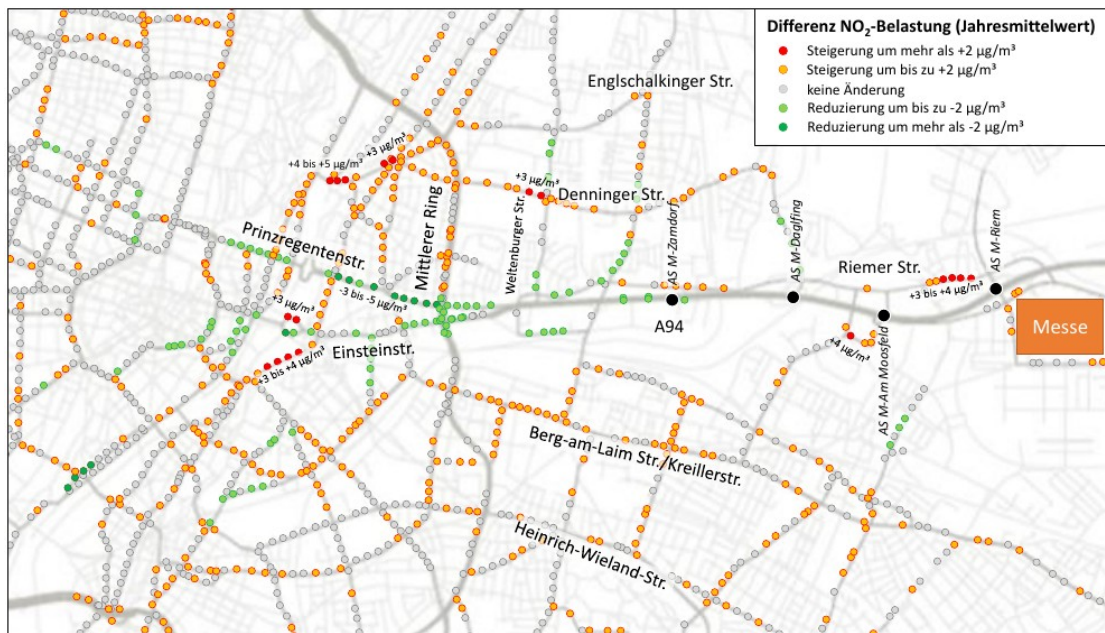
Im Jahr 2018 wurden an zwei Messstellen des Landesamtes für Umwelt (LfU) in der Prinzregentenstraße der NO₂-Jahresgrenzwert überschritten. Aufgrund dieser festgestellten Grenzwertüberschreitung wurde in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München u.a. die in der Prinzregentenstraße kurzfristig wirksamen Maßnahmen LRP7-108 „Erste E-Buslinie auf der Linie 100“ und LRP7-112 „Intelligente Verkehrssteuerung: Verbesserung des Verkehrsflusses in der Prinzregentenstraße durch Anpassung der Lichtsignalanlagen“ aufgenommen. Inzwischen wurde die in der Prinzregentenstraße verkehrende Linie 100 komplett auf E-Busse umgestellt. Am 8.06.2020 wurde mittels einer Anpassung der Schaltzeiten der Lichtsignalanlagen eine verkehrliche Zuflussdosierung am Autobahnende in die Prinzregentenstraße erwirkt. Die Ergebnisse der Passivsammler an den beiden Standorten des städtischen ergänzenden NO₂-Messnetzes in der Prinzregentenstraße auf Höhe der Hausnummern 74 und 115 zeigen, ab dem Zeitpunkt der Ampelanpassung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, im Schnitt eine um 10 µg/m³ verringerte NO₂-Belastung. Auch in den Verkehrszahlen ist ein deutlicher Rückgang, mit im Schnitt ca. 35 % weniger Verkehr, ab Beginn der Maßnahme, zu beobachten. Der Rückgang des Verkehrsaufkommens kann nicht eins zu eins in den Stickstoffdioxid-Messwerten erfasst werden, da weitere Emissionsquellen zu einer verkehrsunabhängigen Hintergrundbelastung an Stickstoffdioxid führen. Ebenso kann der mit Umsetzung der Maßnahme LRP7-112 erwirkte Verkehrsrückgang nicht getrennt werden von der Corona-bedingten Verkehrsreduzierung. Der Rückgang der NO₂-Belastung an den Messstellen in der Prinzregentenstraße zeigt sich jedenfalls auch in den Jahresmittelwerten. Während im Jahr 2019 der NO₂-Jahresgrenzwert mit 48 µg/m³ (Hausnummer 74) bzw. 45 µg/m³ (Hausnummer 115) an beiden Messstellen deutlich überschritten war, wird mit einem NO₂-Jahrestmittelwert in Höhe von 39 µg/m³ (Hausnummer 74) und 35 (Hausnummer 115) im Jahr 2020 der NO₂-Jahresgrenzwert eingehalten.

An den Messstellen im großräumigeren Umfeld der Prinzregentenstraße, das von Verkehrsumleitungen im Zuge der Blue Lane betroffen wäre, wird der NO₂-Jahresgrenzwert im Jahr 2020 zuverlässig eingehalten: Mühlbaurstraße 31 (23 µg/m³), Kreillerstr. 111 (26 µg/m³), Bajuwarenstr. 92 (24 µg/m³) Bad-Schachener-Str. 69 (28 µg/m³).

Prognose der verkehrlichen Auswirkungen auf die Immissionssituation

Für die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen in Folge der Einrichtung einer Blue-Lane auf die Immissionssituation wurden Prognoserechnungen durchgeführt. Ergebnis der Immissionsberechnungen stellen die zu erwartenden NO₂-Jahresmittelwerte der NO₂-Belastung im Hauptverkehrsstraßennetz dar. Unterstellt wird dabei, dass die

verkehrlichen Änderungen während des gesamten Prognosejahres wirken. Eine Prognose ausschließlich für kurze Zeiträume, wie auch die der IAA 2021, ist sehr unsicher und liefert keine aussagekräftigen Ergebnisse. Deshalb können zur Beurteilung der Auswirkungen der Blue Lane auf die Immissionsbelastung nur die „theoretischen“ Durchschnittswerte auf der Basis einer Ganzjahresanalyse herangezogen werden. In der nachfolgenden Abbildung sind die prognostizierten Abnahmen bzw. Zunahmen der NO_2 -Belastung im Bezug auf den Jahresmittelwert im Vergleich von Prognoseplanfall (Einrichtung der Blue Lane) und Prognosenullfall (keine Einrichtung Blue-Lane) dargestellt.



Die Reduzierung der Gesamtverkehrsbelastung auf den Abschnitten mit Blue Lane führen dort auch zu einer Reduzierung der Immissionsbelastung im Vergleich zu einer Verkehrsführung ohne Blue Lane. Im Wesentlichen resultieren diese Verkehrsveränderungen durch die Sperrung der Anschlussstellen der A94 (schwarze Punkte in der Abbildung) und der deutlich unter der Aufnahmekapazität eines Fahrstreifens liegenden Belastung der Blue Lane. Die Einrichtung einer Blue Lane führt auf der Prinzregentenstraße hinsichtlich der NO_2 -Situation tendenziell jedenfalls zu einer Verbesserung. In der stadauswärtigen Fahrtrichtung der Blue Lane im kompletten Streckenverlauf entlang der Maximilian-, der Max-Planck- und der Einsteinstraße ist ebenso mit einer Reduzierung der NO_2 -Belastung zu rechnen. Die Verlagerungseffekte auf umliegende, insbesondere parallel verlaufende Straßenabschnitte erhöhen dort die Immissionsbelastung. Jedoch liegt aufgrund der deutlich eingehaltenen NO_2 -Jahresmittelwerte im Jahr 2020 im großräumigen Umgriff der Prinzregentenstraße keine kritische Ausgangslage vor.

Die ermittelten Immissionsbelastungen zeigen die prognostizierten durchschnittlichen

Jahresmittelwerte der NO₂-Belastung und bilden die Auswirkungen einer ganzjährigen Aktivierung der Blue Lane ab. Der für die Aktivierung der Blue Lane vorgesehene Zeitraum vom 7. bis 12. September 2021 (1 Woche) trägt dabei lediglich einen Anteil von ca. 2 % zum Jahresmittelwert bei.

e) Empfehlung des Gutachtens: *Umsetzung einer funktionalen Blue Lane zwischen Stadtgrenze und Mittlerem Ring*

Auf der Grundlage der erläuterten Beurteilungen zur baulichen Machbarkeit, zu verkehrlichen und lufthygienischen Wirkungen und zur zeitlichen Umsetzbarkeit empfiehlt der Gutachter stadteinwärts eine unterbrechungsfreie Weiterführung der von der Bundesautobahn A94 kommenden funktionalen Blue Lane im Stadtgebiet über die Prinzregentenstraße bis zum Leuchtenbergring. Sie verläuft in diesem Abschnitt in rechter Seitenlage.

Stadtauswärts wird die funktionale Blue Lane über die Einsteinstraße geführt und beginnt auf Höhe Leuchtenbergring, ca. 100 Meter vor der Lichtsignalanlage Einsteinstraße/ Leuchtenbergring. Sie wird in Mittellage geführt und endet auf städtischem Gebiet an der LSA Einstein-/Truderinger Straße.

Die genannten Abschnitte sind ohne bauliche oder sonstige größere Änderungen bis zur IAA Mobility 2021 versuchsweise realisierbar. Bei paralleler Umsetzung der autobahnseitigen funktionalen Blue Lane auf der A94 beträgt die Gesamtlänge von der Messe bis zum Leuchtenbergring ca. 5,1 Kilometer

Die Verlagerungseffekte und die Steigerungen der Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Netz werden vom Gutachter für den kurzen Zeitraum der IAA Mobility 2021 (07.-12.09.2021) als akzeptabel erachtet. Die prognostizierten Mehrbelastungen werden aufgrund des Endes der funktionalen Blue Lane am Leuchtenbergring geringer ausfallen. Die Auswirkungen auf die Immissionsbelastungen werden vor dem Hintergrund des kurzen Zeitraums als nicht kritisch angesehen.

Eine Fortführung der funktionalen Blue Lane „Straße“ über die Prinzregentenstraße stadteinwärts und die Einsteinstraße stadtauswärts sowie eine Realisierung in der Innenstadt ist nur mit größeren baulichen und verkehrsordnerischen Änderungen realisierbar und damit für 2021 nicht möglich. Für 2021 wird dieser Teil daher lediglich beschildert (beworbene Blue Lane), siehe folgendes Kapitel.

Erste Maßnahmenvorschläge für 2023 wurden vom Gutachter jedoch formuliert. Diese sind im Hinblick auf eine Durchgängigkeit der Blue Lane vom „Summit“ auf dem Messengelände bis zum „Open Space“ am Königsplatz für die IAA Mobility ab 2023 zu prüfen, ggf. zu modifizieren und noch detailliert auszuarbeiten. Dem Beschluss des Verwal-

tungs- und Personalausschusses als Feriensenat vom 29.04.2020 folgend werden dem Stadtrat die Ergebnisse der Prüfung vorgelegt werden.

6. Umsetzung und Beschilderung der beworbenen Blue Lane im städtischen Bereich zwischen Mittlerem Ring und Innenstadt

Auch im weiteren Streckenverlauf zwischen Mittlerem Ring und Innenstadt soll die geeignete Straßen- und Wegeführung der Blue Lane Straße im Straßennetz mittels einer Zusatzbeschilderung in Seitenlage klar dargestellt werden.

Dabei folgt die beschilderte Blue Lane ab dem Mittleren Ring stadteinwärts der Prinzregentenstraße, Von-der-Tann-Straße, Oskar-von-Miller-Ring, Türkenstraße, Theresienstraße und Arcisstraße.

Die Arcisstraße soll ab dem Kreuzungsbereich Gabelsbergerstraße/Arcisstraße bis zur Höhe Hochschule für Musik und Theater als Endpunkt der Blue Lane und dort ausschließlich als Endpunkt für Probe- und Shuttlefahrten fungieren (die Zufahrt für Nutzer des Parkplatzes der Hochschule für Musik und Theater wird gewährleistet). Ab der Hochschule für Musik und Theater wird die Arcisstraße bis zur Kreuzung Briener Straße, von dort die Katharina-von-Bora Straße bis Höhe staatliche graphische Sammlung, sowie die Briener Straße ab Königsplatz bis Höhe NS-Dokuzentrum zum Veranstaltungsbereich, so dass in diesem Bereich die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer des Straßenverkehrs, vor allem Fahrradfahrer, Nutzer von Micromobilität und Fußgänger sicher gestellt wird und entsprechende Maßnahmen eingeleitet und umgesetzt werden können.

Durch die Integration der Arcisstraße kann die Führung der beworbene Blue Lane stadtauswärts anders als beim Gutachter vorgesehen über die Arcisstraße, Gabelsbergerstraße, Von-der-Tann-Straße, Franz-Josef-Strauß-Ring, Maximilianstraße und Einsteinstraße führen.

Neben der Arcisstraße sollen auch in der Ludwigstraße (temporäre) Ladesäulen errichtet werden. Inwiefern hier eine dauerhafte Installation aufgrund der Kollision mit anderen städtischen Planungen (Radschnellweg) möglich ist, wird derzeit geprüft.

Ein Entwurf für das Design der werblichen Beschilderung sowie eine Kartenübersicht mit den Standorten, an denen eine Beschilderung aus Sicht des Veranstalters sinnvoll wäre, werden derzeit erarbeitet und im Anschluss mit der Verwaltung abgestimmt.

7. Bewertung durch das Mobilitätsreferat

Das Mobilitätsreferat arbeitet intensiv an der Umsetzung der Verkehrswende und in diesem Zusammenhang auch an innovativen, klima- und umweltfreundlichen nachhaltigen Mobilitätslösungen der Zukunft. Wie unter Punkt 5 ausgeführt, spielen dabei auch Umweltpuren eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund hat sich das Mobilitätsreferat auch dazu bereit erklärt, über den Stadtratsbeschluss vom 29.04.2020 hinaus, im Jahr 2021 nicht nur eine Werbebeschilderung, sondern in einem Teilabschnitt auf dem Stadtgebiet eine verkehrsrechtlich umgesetzte Blue Lane als Pilotversuch zu planen, um erste Erfahrungen sammeln zu können.

Bereits im Zuge des Stadtratsbeschlusses vom 29.04.2020 hat die Straßenverkehrsbehörde (damals noch im Kreisverwaltungsreferat) auf die Komplexität der Planung einer solchen Sonderfahrspur in einer von Flächenknappheit geprägten großstädtischen Umgebung hingewiesen. Denn auch bei innovativen Mobilitätsformen ist die Verkehrssicherheit das oberste Gebot im Sinne des vom Stadtrat beschlossenen Verkehrssicherheitskonzepts „Vision Zero“. Dazu erfordert der sinnvolle Einsatz von Verkehrsführungen wie Umweltpuren eine sehr gute Vorbereitung und Planung. Gleichzeitig ist dies für eine hinreichende Akzeptanz in der Bürgerschaft und bei den Verkehrsteilnehmer*innen notwendig.

Im Münchner Verkehrsraum sind Umweltpuren ein völlig neues Element, welches den Verkehrsteilnehmer*innen nicht bekannt ist. Dies birgt nach der Natur der Sache bereits aufgrund von Unkenntnis der geltenden Regelungen Risiken für die Verkehrssicherheit und führt gleichzeitig für gewöhnlich zu einer mitunter unbewusst eingeschränkten Beachtung. Selbst bei hinreichend bekannten Verkehrszeichen benötigt eine Neuregelung der Verkehrsführung an einer Örtlichkeit eine mehrwöchige Gewöhnungsphase. Unter diesen Gesichtspunkten wird der vom Gutachter vorgeschlagene innerstädtische Streckenabschnitt außerhalb des Mittleren Rings grds. für geeignet angesehen, um erste Erfahrungen zu sammeln. In diesem Bereich ist insbesondere das Konfliktpotential des Kfz-Verkehrs mit den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen, dem Rad- und Fußverkehr, aufgrund eines geringeren Aufkommens und einer überschaubaren Anzahl an Abbiegebeziehungen niedriger einzuschätzen als im weiteren Verlauf Richtung Stadtzentrum.

Das Gutachten für den innerstädtischen Bereich bietet dabei eine gute Grundlage für die weiteren Planungen, die dann in den Forschungsprojekten „TEMPUS“ und „PuMuc“ weiter vertieft werden sollen.

Bestandteil des Gutachtens sind auch Entwürfe von Markierungsplänen, eine Musterbeschilderung sowie die Anpassung der LSA-Steuerungssoftware. Auf dieser Basis arbei-

tet das Mobilitätsreferat an der Detailplanung. Dabei werden u.a. auch die Interessen der MVG berücksichtigt.

Anpassungsbedarf gibt es aus Sicht des Mobilitätsreferates insbesondere noch bei den Rechtsabbiegebeziehungen stadteinwärts, für die es gilt, eine verkehrssichere Lösung zu erarbeiten, ohne dabei die Erschließung der angrenzenden Wohngebiete einzuschränken, sowie bei der Anpassung der Signalanlagen.

Zudem ist die vorgesehene Markierung und insbesondere die Beschilderung noch mit den Aufsichtsbehörden (Regierung von Oberbayern, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration) abzustimmen, da die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) eine solche Sonderfahrspur derzeit nicht vorsieht und insofern die Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde angezeigt ist.

Sehr kritisch werden dagegen die laut Gutachten empfohlenen Sperrungen der Autobahnzufahrten im Bereich der Autobahn gesehen. Einerseits führt dies teils zu erheblichen Verkehrsverlagerungen von über 4.000 Kfz/24h auf einzelnen Straßen, andererseits wird die Erschließung der angrenzenden Gebiete, etwa auch von Gewerbebetrieben, stark beeinträchtigt. Dies erscheint gerade für die Akzeptanz einer solchen Maßnahme und damit letztlich auch für das Ansehen der gesamten Veranstaltung in der Öffentlichkeit besonders problematisch.

Darüber hinaus ist auch der voraussichtlich stellenweise oder auch permanent auftretende Unterschied der Fahrgeschwindigkeiten zwischen der bevorrechtigten Spur und den Standardspuren kritisch zu sehen. Wenn sich der Verkehr auf den Standardspuren staut und der Verkehr auf der HOV-Lane aufgrund der erheblich geringeren Anzahl der berechtigten Fahrzeuge erheblich flüssiger verläuft, kann dies aus Sicht der Verkehrssteuerung zu Einschränkungen der Verkehrssicherheit führen. Gesicherte Erkenntnisse im realen Verkehrsbetrieb auf Münchens Straßen liegen zu dieser Thematik noch nicht vor. (Auch dies ist ein Grund für die zunächst grundsätzlich außerhalb des Mittleren Rings vorgeschlagene Situierung der HOV-Lane.).

Die vorgesehene funktionale Blue Lane ist aus Sicht des Mobilitätsreferats in erster Linie ein Verkehrsversuch im Sinne eines Tests von HOV-Lanes bzw. Umweltpuren für eine zukunftsfähige Lösung von Verkehrsproblemen. Die Sperrung der Zufahrten ist nach diesseitiger Einschätzung für eine Akzeptanz in der Bevölkerung und eine gewünschte positive Signalwirkung für einen Vorläufer einer HOV-Lane oder Umweltpur kontraproduktiv. Eine Lösung für die Zukunft und damit möglichst auch eine praxisnahe künftig vorstellbare Ausgestaltung ist es mit den vorgesehenen Sperrungen jedenfalls aus Sicht des Mobilitätsreferates nicht.

Die Frage der Notwendigkeit der Sperrungen der Autobahnauffahrten wurde seitens des Mobilitätsreferates daher auch nochmals an die Autobahn GmbH, Niederlassung Südbayern, weitergegeben.

Für die in den Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt fallende Zufahrt Weltenburger Straße prüft das Mobilitätsreferat jedenfalls nochmals, ob eine verkehrssichere Möglichkeit ohne Sperrung als weniger starker Eingriff realisierbar ist. Sofern die Sperrung der Zufahrten Zamdorf und Daglfing aufrechterhalten wird, ist eine Öffnung der Zufahrt Weltenburger Straße aufgrund des dann zusätzlichen Andrangs bei dieser Zufahrt und der dadurch entstehenden Rückstauungen nicht möglich.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Beschlussvorlage gibt es aus Sicht des Mobilitätsreferates, insbesondere im Hinblick auf die Sperrung der Autobahnzufahrten und der sich daraus ergebenden noch offenen Fragen zum Umleitungsverkehr bzgl. der Verkehrssicherheit und der Erschließung der angrenzenden Gewerbebetriebe, noch Klärungsbedarf. Um den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren, gilt es, mildere Mittel wie etwa eine Begrenzung der Sperrzeiten durch eingeschränkte Nutzungszeiten der Blue Lane auf der Autobahn, näher zu prüfen. Die Sperrungen der Autobahnzufahrten haben ggf. auch Auswirkungen auf etwaige Veranstaltungen im Bereich der Trab- und Galopprennbahn und könnten einer Durchführung entgegenstehen. Auf eine Klärung wird im Austausch zwischen den beteiligten städtischen Dienststellen und der Autobahn GmbH hingearbeitet.

Letztlich müssen die Verkehrsabläufe während des Umsetzungszeitraums sowohl vom Mobilitätsreferat als auch von der Polizei, als für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständige Institution, genau beobachtet und etwaige Regelungen aus Verkehrssicherheitsgründen ggf. schnell angepasst werden. Es kann daher zur Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten im Verlauf der Messe auch zu notwendigen Anpassungen der funktionalen Blue Lane im laufenden Betrieb durch die Straßenverkehrsbehörde kommen. Das behält sich das Mobilitätsreferat ausdrücklich vor.

Zu der Frage der Nutzergruppen wird seitens des Mobilitätsreferates darauf hingewiesen, dass eine Befahrung der funktionalen Blue Lane mit allen Aussteller- und Demonstrationsfahrzeugen verkehrsrechtlich nicht angeordnet werden kann, soweit diese Fahrzeuge nicht unter die Kategorie „E-Fahrzeug“ oder „Mehrfach besetztes Fahrzeug“ fallen.

8. Empfehlung Referat für Arbeit und Wirtschaft

Das RAW sieht die vom Mobilitätsreferat geschilderte Problematik der Verkehrsverlagerung durch die Sperrungen der Autobahnzufahrten und begrüßt die vom Mobilitätsreferat angestoßene Bitte an die Autobahn GmbH um eine Überprüfung der Notwendigkeit der Sperrungen bzw. die Suche nach einem geringeren Eingriff.

Das RAW verweist jedoch zum einen darauf, dass die auf der Autobahn vorgesehenen Sperrungen nicht in der Entscheidungskompetenz der Landeshauptstadt stehen und somit dem Stadtrat nur vorgestellt und nicht zur Entscheidung vorgelegt werden können, zum anderen auf das städtische Gutachten, das die Verkehrsverlagerungen als bewältigbar bewertet. Der Verantwortung folgend, die ein neues Konzept wie die Blue Lane fordert, hat das RAW alle relevanten Aspekte durch ein renommiertes und bewährtes Büro ausführlich prüfen lassen. Kaum eine verkehrliche Maßnahme wurde vor ihrer - zeitlich begrenzten - Umsetzung so intensiv gutachterlich untersucht. Zudem werden die Auswirkungen evaluiert und können ein erstes Indiz für die Umsetzbarkeit von Umweltsuren in München sein.

In der Abwägung zwischen möglichen Beeinträchtigungen für sechs Tage während der Ferienzeit einerseits und den Chancen der Erprobung einer Umweltsur andererseits kann sich das RAW daher dem Gutachter anschließen. Das RAW verweist auf die Vorteile: München bietet sich die Gelegenheit, sich als Smart City, als Vorreiter bei der Frage nach Mobilitätslösungen zu positionieren und eine Umweltsur erstmals im Realbetrieb umzusetzen. Wirtschaftlich kann die IAA Mobility gerade in Hinblick auf die coronabedingten Einbußen einen großen Beitrag für die Münchner Wirtschaft und den Erhalt der Arbeitsplätze leisten. Gerade derzeit stark betroffene Branchen und Dienstleister wie Hotellerie, Gastronomie, Einzelhandel, Taxiunternehmen, Standbauer uvm. können von der IAA Mobility profitieren. Aber auch Berufsgruppen wie Kulturschaffende, die zunächst nicht mit der IAA Mobility in Verbindung gebracht werden, die aber über Rahmenprogramme und Kooperationen die Veranstaltung abrunden sollen, können sich nach langem Lockdown in diesem Rahmen präsentieren. Zudem sei auf München als Standort der Automobil- und Automobilzulieferindustrie mit dem entsprechend hohen Anteil an Arbeitsplätzen – nämlich 130.000 - hingewiesen. Auch der Beitrag für den städtischen Haushalt, der coronabedingt vor besonderen Herausforderungen steht, sei an dieser Stelle nicht unerwähnt. Sozialleistungen und Zukunftsinvestitionen sind auf Dauer nur mit stabilen Einnahmen leistbar. In der Vergangenheit konnte schätzungsweise eine halbe Milliarde Euro Umsatz mit der IAA generiert werden. Auch wenn dies coronabedingt für 2021 nicht erreicht werden sollte, würde die Umwegrendite dennoch einen nicht unerheblichen Beitrag leisten.

In der Abwägung zwischen einerseits der Erwartung von Stadtrat, Politik und Öffentlich-

keit über eine schnellstmögliche Information zur Blue Lane und andererseits einer finalen Klärung aller noch offenen Fragen wie z.B. die Beschilderung der beworbenen Blue Lane, Abstimmung von Markierungen und Beschilderung mit den Aufsichtsbehörden, Klärung der Lichtzeichenanlagen, genaue Öffnungszeiten der Blue Lane usw. hat sich das RAW für die gewünschte schnelle Information im Rahmen der heutigen Vorlage entschieden, da alle für den Stadtrat relevanten und grundlegenden Fakten vorliegen, der Stadtrat über die noch offenen Fragen mit dieser Vorlage informiert ist und die Klärung dieser Themen, die keine grundlegende Relevanz haben, verwaltungsseitig erfolgen kann, wie auch bei anderen Veranstaltungen üblich. Die Messe wird die Anlieger informieren, insbesondere die des Gewerbegebietes zur Abstimmung der Öffnungszeiten der Blue Lane auf der Autobahn.

Daher schlägt das RAW die funktionale Blue Lane in der vom Gutachter vorgesehenen Form zwischen Stadtgrenze und Mittlerem Ring zur Umsetzung vor und legt die Gesamtplanung zur Kenntnis vor, um die weiteren verwaltungsseitigen Planungen und Umsetzungen für eine termingerechte Umsetzung der Blue Lane zu ermöglichen.

9. Abstimmung der Vorlage

Die Vorlage ist mit
den Stadtwerken München
dem Mobilitätsreferat
dem Baureferat
dem Referat für Klima und Umweltschutz
dem Kreisverwaltungsreferat
der Autobahn GmbH abgestimmt.

Das Mobilitätsreferat zeichnet die Vorlage mit und regt an, die Beschränkung auf E-Taxis aufzuheben und alle Taxis zuzulassen. Dies entspricht der Intention des Referates für Arbeit und Wirtschaft und wird gerne aufgegriffen.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz zeichnet die Vorlage mit, bittet jedoch sicherzustellen, dass Plug-in-Hybridfahrzeuge unter Nutzung gängiger GeoFencing-Technologien sowohl im Stadtgebiet als auch insbesondere auf der Blue Lane emissionsfrei, also mit eingeschaltetem Elektroantrieb verkehren. Das RAW begrüßt die Betonung der emissionsfreien E-Mobilität, weist jedoch auf die rechtlichen Grenzen, Akzeptanz und Praktikabilität (Überwachung) hin, weshalb das Gutachten auch die Hybrid-Fahrzeuge umfasst. Das RAW wird diesen Aspekt jedoch in die weiteren verwaltungsinternen Abstimmungen aufnehmen.

Die SWM GmbH zeichnet die Vorlage vorbehaltlich seiner Anmerkungen mit, insbesondere weisen sie darauf hin, dass bei einer stadteinwärtigen Sperrung der Auffahrt aus der Weltenburger Straße auf die Töginger Straße die Einfahrt für Linienbusse, wie im städtischen Gutachten empfohlen, weiter zugelassen sein muss. Dem wird entsprochen, da nicht beabsichtigt ist, hier vom Gutachten abzuweichen. Die von der SWM GmbH in ihrer Stellungnahme vom 18.03.2021 angeführten Belange werden von den beteiligten städtischen Referaten bei der weiteren Planung und Umsetzung beachtet.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nach dem Katalog des Referates für Arbeit und Wirtschaft nicht gegeben. Zur Einbindung und Information der Bezirksausschüsse wurde die Planung zur Blue Lane den Anlieger-Bezirksausschüssen

BA 5 Au -Haidhausen

BA 13 Bogenhausen

BA 14 Berg am Laim

BA 15 Trudering-Riem

je im Rahmen einer Sitzung vorgestellt. Mögliche Stellungnahmen lagen zum Druckzeitpunkt nicht vor, werden dem Stadtrat jedoch ggf. als Ergänzung oder Tischvorlage vorgelegt.

BA 1 und 3 wurden im Rahmen einer Präsentation zu den Open Spaces auch über die Blue Lane (im Kontext der Innenstadt) informiert und haben die Präsentation zur Blue Lane erhalten.

Die Bezirksausschüsse erhalten Abdruck der Vorlage.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat stimmt der verkehrsrechtlichen Umsetzung einer funktionalen Blue Lane Straße im innerstädtischen Bereich stadteinwärts auf der Prinzregentenstraße zwischen der Weltenburger Straße und dem Leuchtenbergring in rechter Seitenlage und stadtauswärts auf der Einsteinstraße zwischen dem Leuchtenbergring und der Truderinger Straße in Mittellage zu.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die funktionale Blue Lane Straße zu evaluieren und unterstützt durch die Forschungsprojekte (TEMPUS und ggf. PuMUC) bis 2023 auf Basis des Gutachtens weiterzuentwickeln.
3. Der Stadtrat nimmt die Umsetzung der beworbenen Blue Lane im Bereich zwischen Mittlerem Ring und den innerstädtischen Open Spaces wie dargestellt zur Kenntnis.

4. Der Stadtrat stimmt den folgenden vom Gutachter vorgeschlagenen Nutzergruppen zu:
- Shuttlebusse von und zum Messegelände
 - Aussteller- und Demonstrationsfahrzeuge der IAA mit StVZO-Zulassung
 - Hybrid- und E-Taxis sowie über das Gutachten hinausgehend Taxen als Bestandteil des ÖPNV
 - Private Fahrzeuge mit E-Kennzeichen
 - Busse im Linienverkehr
 - Mehrfach besetzte Fahrzeuge ab 3 Personen.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

ea. Stadtrat/-rätin

Clemens Baumgärtner

Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. RAW – RL fr

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Mobilitätsreferat
An das Baureferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An die SWM GmbH
An die Autobahn GmbH
An die Regierung von Oberbayern
An das Kreisverwaltungsreferat
RAW GL 2
RAW FB V
zK

Am

I.A.