

Telefon: 233-24811
Telefax: 233-27651

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**

Bericht über die IAA-Mobility 2021

Keine öffentlichen Plätze mehr für kommerzielle Großmessen

Antrag Nr. 20-26 / A 01883 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 14.09.2021

Wie teuer kam die IAA der Landeshauptstadt München?

Antrag Nr. 20-26 / A 01942 der Fraktion ÖDP/München-Liste, Stadtratsfraktion DIE LINKE/Die PARTEI vom 21.09.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04525

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft gemeinsam mit dem Kreisverwaltungs- ausschuss und dem Mobilitätsausschuss am 12.10.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Information des Stadtrates über den Verlauf der IAA Mobility vom 07.09.-12.09.2021.
Inhalt	Die Vorlage enthält einen Bericht über die IAA Mobility 2021 incl. Zahlen zum Verlauf, Besucherströmen u.a. sowie Stellungnahmen aller beteiligten Dienststellen und Behörden sowie erste Folgerungen für das weitere Vorgehen.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	(-/-).
Entscheidungsvorschlag	Der Bericht über die IAA Mobility 2021 sowie die anstehenden Gesprächsrunden mit Politik und Verwaltung werden zur Kenntnis genommen. Möglicherweise nötige Konzeptanpassungen werden im Dialog zwischen Veranstalter und Landeshauptstadt entwickelt.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	IAA Mobility, Open Space, Blue Lane, Erfahrungsbericht, Bericht
Ortsangabe	(-/-).

Bericht über die IAA-Mobility 2021

Keine öffentlichen Plätze mehr für kommerzielle Großmessen

Antrag Nr. 20-26 / A 01883 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 14.09.2021

Wie teuer kam die IAA der Landeshauptstadt München?

Antrag Nr. 20-26 / A 01942 der Fraktion ÖDP/München-Liste, Stadtratsfraktion DIE LINKE/Die PARTEI vom 21.09.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04525

Vorblatt zum Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsausschuss und dem Mobilitätsausschuss am 12.10.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referenten	3
1. Ausgangslage	3
2. Summit auf dem Messegelände - Breiter Mix für klimaneutrale Zukunft	5
3. Conference und Citizen Lab - Breite Diskussionen von Fachleuten und Bürgern	5
4. Open Space – Angebote in der Innenstadt	6
5. Blue Lane	9
6. Sehr hohe Besucherzufriedenheit	9
7. Open Space Auf- und Abbau	10
8. Hygienekonzept	10
9. Information von Stadtrat und Bezirksausschüssen	11
10. Bürger- und Anliegerinformation der Veranstalter	11
11. Internationale Wahrnehmung der IAA Mobility	13
12. Fazit der Aussteller (Beitrag der Messe München GmbH)	13
13. Fazit des RAW zur ersten IAA Mobility 2021	16
14. Weiteres Vorgehen – dialogische Konzeptanpassung	16
15. Anträge	17
16. Erfahrungsbericht des Kreisverwaltungsreferates	24
17. Erfahrungsbericht des Mobilitätsreferates	38
18. Stellungnahmen der Behörden und Dienststellen	50
19. Rückmeldungen aus der Tourismusbranche	58
II. Antrag der Referenten	62
III. Beschluss	62

Bericht über die IAA-Mobility 2021

Keine öffentlichen Plätze mehr für kommerzielle Großmessen

Antrag Nr. 20-26 / A 01883 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 14.09.2021

Wie teuer kam die IAA der Landeshauptstadt München?

Antrag Nr. 20-26 / A 01942 der Fraktion ÖDP/München-Liste, Stadtratsfraktion DIE LINKE/Die PARTEI vom 21.09.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04525

3 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsausschuss und dem Mobilitätsausschuss am 12.10.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referenten

Die Fraktion ÖDP/München-Liste hat am 14.09.2021 den Antrag Nr. 20-26 / A 01883 gestellt (Anlage 1), wonach kommerziellen Großmessen wie der Internationalen Automobilausstellung (IAA) keine öffentlichen Plätze mehr als Ausstellungsflächen zur Verfügung gestellt werden. In Zukunft sollen keine Ausnahmen mehr von den vom Stadtrat beschlossenen „Richtlinien für Veranstaltungen auf öffentlichem Verkehrsgrund“ gemacht werden.

Die Fraktion ÖDP/München-Liste sowie die Stadtratsfraktion DIE LINKE/Die PARTEI haben am 21.09.2021 den Antrag Nr. 20-26 / A 01942 gestellt (Anlage 2), in dem sie nach diversen Kosten zur IAA Mobility nachfragen.

1. Ausgangslage

Mit den nichtöffentlichen Beschlüssen vom 19.02.2020 und 29.04.2020 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München die Neuausrichtung der IAA Mobility begrüßt. Weiter hat er die Bewerbung für und die Durchführung der IAA Mobility im neuen Konzept mit den Elementen Summit, Conference, Open Space und Blue Lane unterstützt und hierfür folgende Innenstadtplätze für den Veranstaltungszeitraum sowie den Auf- und Abbauzeitraum zur Verfügung gestellt:

- Königsplatz
- Wittelsbacher Platz

- Odeonsplatz mit Ludwigstr. bis Galeriestraße
- Odeonsplatz mit Residenzstraße
- Max-Joseph-Platz
- Marienplatz.

Darüber hinaus waren der Marstallplatz, die Hofgartenstraße und die Residenzhöfe Bestandteil des Open Space.

Mit Beschluss vom 05.05.2021 wurde der Stadtrat über die Planungen zur Blue Lane informiert.

Die Veranstaltung fand vom 07.09.-12.09.2021 statt, vorgelagert gab es einen Pressetag, der ausschließlich auf dem Messegelände stattfand.

Die erste IAA MOBILITY in München hat trotz pandemiebedingter Restriktionen alle Erwartungen übertroffen und wichtige Signale für eine klimaneutrale Zukunft der Mobilität gesetzt. 407.400 Teilnehmer aus 95 Ländern (darunter ca. 3.500 Journalisten) erlebten und diskutierten auf der größten Mobilitätsplattform weltweit über eine Woche innovative Lösungen für die Mobilität der Zukunft.

Mit dieser Besucherzahl bestätigt sich das neue Konzept der Messe mit den Veranstaltungsorten Messegelände/Summit, Conference und Open Space in der Innenstadt, verbunden durch die Transferstrecke Blue Lane.

Damit liegt die neue IAA MOBILITY 32 Prozent über dem Mittelwert der Tagesbesucher der letzten IAA in Frankfurt, und dies trotz der bestehenden Corona-Beschränkungen im internationalen Reiseverkehr.

67 Prozent der Besucher waren jünger als 40 Jahre. 86 Prozent der Besucher bewerten das Konzept der IAA MOBILITY als gut und sehr gut. Besonders positiv bewertet wurde die Mischung der Aussteller und die Möglichkeit, Neuheiten direkt testen zu können.

Besonders bemerkenswert war die große Resonanz bei den Ausstellern der Fahrradbranche.

Die Messe wurde am 07.09.2021 im Beisein der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder, des Münchner Oberbürgermeisters Dieter Reiter sowie zahlreicher Ehrengäste eröffnet.

Im Folgenden erhält der Stadtrat einen ersten Bericht incl. der Stellungnahmen der beteiligten Behörden.

2.Summit auf dem Messegelände - Breiter Mix für klimaneutrale Zukunft

744 Aussteller und 936 Speaker aus den verschiedensten Bereichen der Mobilität vom Auto über das Fahrrad, Urban Air Mobility bis hin zur Digitalindustrie oder Finanzwirtschaft umfasste die IAA Mobility. 250.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche standen auf dem Messegelände München (incl. Open Space in der Innenstadt München) zur Verfügung.

Aufgrund der pandemischen Lage und der damit einhergehenden Reisebeschränkungen wurde die Veranstaltung um die IAA Mobility Virtual erweitert. So konnte Interessenten, denen ein Besuch aufgrund der weltweit vorherrschenden Restriktionen nicht möglich war, die Teilnahme ermöglicht werden.

100 Premieren wie die Vorstellung der ersten Robotaxi-Services in Deutschland untermauerten die Innovationskraft der Mobilitätsbranche und bereicherten die Ausstellung.

3.Conference und Citizen Lab - Breite Diskussionen von Fachleuten und Bürgern

Teil des neuen Konzeptes ist der intensive Austausch im Rahmen verschiedenster Diskussionsformate sowohl auf dem Messegelände als auch auf dem Open Space in der Innenstadt.

Auf dem Messegelände gab es im Rahmen des Conference-Formates auf den diversen Bühnen zahlreiche Diskussionsrunden mit insgesamt 781 internationalen Sprechern aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Forschung, die ihre Ideen und Vorstellungen über die Mobilität der Zukunft vorstellten. Wie wichtig der Diskurs den Ausstellern war zeigt die Tatsache, dass hochrangige Vertreter wie z.B. der Volkswagen-CEO Dr. Herbert Diess, Daimler-Vorstandschef Ola Källenius und Lufthansa-CEO Carsten Spohr bis hin zu Intel-Boss Pat Gelsinger teilnahmen. Teil der breiten Diskussion waren aber genauso Vertreter von innovativen Startups, Stadtentwickler, Finanz- und Technologieexperten oder Wissenschaftler uvm.

Der Fokus des von Green City Experience kuratierten Citizens Lab auf dem Marienplatz war der Kontakt und der Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern. Hier gab es neben Diskussionsrunden folglich auch Workshops, die die Bürgerinnen und Bürger zum Mitmachen eingeladen haben. Dieses Angebot wurde sehr gut angenommen, die 27 Workshops waren mit 183 Besuchern sehr nachgefragt.

Die im ursprünglichen Konzept vorgesehene Bühne auf dem Königsplatz – auch hier war Platz für den Bürgerdialog geplant – musste zumindest für die IAA MOBILITY 2021 entfal-

len, da die geltenden Corona-Bestimmungen einer Bühne in dieser Größe entgegenstanden.

4. Open Space – Angebote in der Innenstadt

Mit dem Open Space hat die IAA Mobility ein neues und innovatives Element in das Messekonzzept integriert. Ziel bzw. Idee dahinter ist, die neuen Mobilitätsformen und -lösungen nahe zu den Menschen zu bringen, sie im urbanen Raum im wahrsten Sinne des Wortes erfahrbar zu machen und die Bürgerinnen und Bürger auf dem Weg zur Mobilitätswende mitzunehmen.

Die drei Bestandteile Summit mit Conference, Blue Lane und Open Space waren in der nun realisierten Form Ausschreibungsbedingung des VDA. Dieses Konzept des VDA wurde dem Stadtrat vorgestellt. Er hat diesem mit o.g. Beschlüssen zugestimmt. Auf Basis dieser Beschlüsse fiel die Entscheidung des VDA im Bewerbungsverfahren zugunsten Münchens bzw. der Durchführung der IAA Mobility in München im Jahr 2021, 2023 und 2025. Somit war die Zur-Verfügung-Stellung des Open Space sowie die Blue Lane Bedingung und Voraussetzung für den erfolgten Zuschlag, sie müssen mithin sowohl in dem definierten Umfang als auch der Zeitdauer als gesetzt gelten.

Auf dem Open Space haben sich dem Wunsch bzw. den Vorgaben des Stadtrates folgend neben klassischen Markeninszenierungen vor allem neue Mobilitätslösungen vorgestellt. Neben einer breiten Palette des Spektrums an E-Fahrzeugen, Scootern, Pedelëcs, E-Bikes usw. konnten die Besucherinnen und Besucher sich nicht nur über diese informieren, sondern sie auch Probe fahren.

Den Stadtratsvorgaben folgend, erfüllte der Open Space die folgenden vorgegebenen Bedingungen:

- Präsentation und Diskussion innovativer und nachhaltiger Mobilitätskonzepte, z.B. der Behindertenbeirat der Stadt München mit einem innovativen Elektromobil-Verleihprojekt für Senioren, der Hyperloop der Technischen Universität München oder der autonome Shuttlebus.
- starker Fokus auf emissionsarme und -freie Lösungen und alternative Antriebstechnologien, zum Beispiel der autonome elektrische Lieferroboter von ILO Mobility
- Dialogformate und Unterhaltungsangebote: siehe oben.
- allen offen stehend, kostenfreier Zugang.
- urban gedachte Markeninszenierungen, die sich ins Stadtbild einfügen.
- Testmöglichkeiten auf der Blue Lane Road, Blue Lane Bike und der Blue Lane Micromobility.

- Innovationsthemen: Beispielsweise der Hyperloop der TUM oder das Automobil von EIT Urban Mobility.
- alle Bereiche der individuellen und öffentlichen Zukunftsmobilität: neben o.g. individuellen Mobilitätslösungen präsentierte die MVG mit einem autonomen Busshuttle und kostenfreien Probefahrten einen Blick in die autonome Zukunft des ÖPNV.

Auch die vom Stadtrat vorgegebene Themenmatrix wurde bei der Durchführung selbstverständlich vollumfänglich erfüllt:

Emissionsfreie Mobilität und Innovationsfelder:

Gezeigt wurden v.a. neue Antriebs- und Zukunftstechnologien, Forschung, Konnektivität und vernetzte Mobilität.

Nachhaltiges Veranstaltungskonzept:

Die Ausstellerauftritte mussten bilanziell CO₂-neutral sein. Dies wurde über eine Partnerschaft mit myClimate sichergestellt und eingehalten. Eingeschlossen war die Verwendung von Grünstrom für alle Aktivitäten im Open Space und auf dem Messegelände.

Smart City:

Durch die Befassung mit neuen Mobilitätskonzepten, innovativen Mobilitätsformen, Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz sowohl im Aussteller- als auch im Diskussionsbereich wurde diesem Punkt nachhaltig Rechnung getragen.

Multimodalität und Shared Mobility:

Alle Ausstellungsorte waren klimaneutral mit dem ÖPNV erreichbar. Die Aussteller präsentierten umfangreiche Ideen und Lösungen wie z.B. Apps, es gab diverse Testmöglichkeiten für nachhaltige und neue Formen der Mobilität, neue innovative Verkehrsmittel wurden gezeigt. In jedem IAA-Ticket war die Nutzung des ÖPNV im gesamten Stadtgebiet am Tag des IAA-Besuchs enthalten.

Dialog- und Diskussionsformate:

Auf dem Messegelände gab es im Rahmen der Conference zahlreiche Bühnen mit täglichen Diskussionsforen. Auf dem Citizen Lab auf dem Marienplatz konnten sich Besucherinnen und Besucher neben Diskussionen im Rahmen von Workshops aktiv einbringen. Es gab 40 Diskussionsforen sowie 27 Workshops mit 183 Teilnehmern, bei denen u.a. der Oberbürgermeister und die 2. Bürgermeisterin vertreten waren.

Multimodalität und Shared Mobility:

Alle Ausstellungsorte waren klimaneutral mit dem ÖPNV erreichbar. Die Aussteller präsentierten umfangreiche Ideen und Lösungen wie z.B. Apps, es gab diverse Testmöglichkeiten für nachhaltige und neue Formen der Mobilität, neue innovative Verkehrsmittel wur-

den gezeigt. In jedem IAA-Ticket war die Nutzung des ÖPNV im gesamten Stadtgebiet am Tag des IAA-Besuchs enthalten.

Kids World

Am Marstallplatz befand sich die Kids World. Hier präsentierten sich u.a. Hyundai, der ADAC, coolmobility, sowie das Baristamobil. Hyundai war mit der Hyundai LEGOLAND Fahrschule vertreten, in der Kinder ihren ersten eigenen Führerschein machen konnten. Der ADAC war mit einem Bobbycar Parcours dabei und hat an seinem Stand über Sicherheit im Auto (z.B. richtige Befestigung des Kindersitzes) informiert. Coolmobility präsentierte einen Fahrrad-Pumptrack auf die Kinder, Jugendliche und Erwachsene mit dem eigenen Fahrrad oder mit von Ausstellern zur Verfügung gestellten Fahrrädern fahren konnten. Abgerundet wurde das Angebot durch das Baristamobil, aus dem heraus Kaffee für die Eltern und Fruchtschorle für die Kinder ausgeschenkt wurden.

Zusätzliche Formate:

Zur Bereicherung des Open Space gab es zahlreiche Programmpunkte aus dem Bereich Kultur- & Kreativwirtschaft wie zum Beispiel

- Kooperation mit der Kunstveranstaltung Highlights
- Die Durchführung des Konzerts der Münchner Symphoniker mit Milk and Sugar
- Das Engagement von Bands und Straßenmusikern auf der Briener Straße
- zahlreiche Konzerte der Aussteller wie z.B. ein Konzert mit dem Hollywood-Komponisten Hans Zimmer (BMW) oder Alvaro Soler (Porsche).
- Mercedes stellt das extra für die IAA Mobility entworfene Kunstwerk „Earthtime“ der renommierten Künstlerin Janet Echelman der Stadt München von Anfang August bis Anfang Oktober zur Verfügung. München erhält damit am Platz vor der Feldherrnhalle eine bedeutende künstlerische Installation, die sich in den sozialen Medien zahlreich verbreitete.

Insgesamt gab es auf dem Open Space 133 Aussteller, darunter zahlreiche Anbieter von alternativen Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen. Grundsätzlich wurde die Vorgabe, emissionsfreie Fahrzeuge in den Vordergrund zu stellen, von allen Ausstellern eingehalten. Zudem präsentierte sich die MVG zusammen mit Partnern mit einem autonomen Shuttle zahlreichen Besuchern.

Ein weiterer Schwerpunkt des neuen Konzepts der IAA MOBILITY war der Fahrradbereich. Dieser befand sich an prominenter Stelle in der Hofgartenstraße, dem Marstallplatz, sowie auf dem Königsplatz. Nach Rückmeldung der Aussteller wurden insbesondere die Testfahrten sehr gut angenommen.

Die Aufbauten der Aussteller im Open Space erfolgten im Rahmen der zur Verfügung gestellten Flächen. Sie waren den Vorgaben des Stadtrates gemäß CO2-neutral und architektonisch anspruchsvoll, so dass sie sich in das Stadtbild eingefügt haben. Die gestalteri-

sche Qualität einiger Ausstellerpavillions war so hoch, dass sie regelrecht zu Besuchermagneten wurden und nicht unwesentlich zum Erfolg des Open Space, der IAA Mobility und der Wahrnehmung der Stadt München als innovative Smart City in der Welt beigetragen haben. Alle Bauten wurden vorab mit den zuständigen Behörden abgestimmt und genehmigt. Neben den Ausstellungen selbst fanden die angebotenen Unterhaltungsprogramme regen Zulauf, insbesondere deshalb, weil sie kostenfrei waren und es keinen Konsumzwang gab. Mit dem Angebot konsumfreier Sitzmöglichkeiten bereicherten sie nicht nur den Open Space, sondern die Innenstadt insgesamt.

Allein 300.000 Besucherinnen und Besucher besichtigten die Veranstaltungsflächen des Open Space und durchliefen dabei die vorgegebenen 3G-Prüfungen. Die Stimmung war fröhlich, friedlich und den Vorgaben wurde Folge geleistet.

5. Blue Lane

Ein weiteres neues Element der IAA Mobility ist die sogenannte Blue Lane. Zwischen dem Summit und den Open Spaces wurde eine Transfer- und Teststrecke ausgewiesen. Im Bereich zwischen Mittlerem Ring und der Anschlussstelle München Moosfeld wurde vom Freistaat Bayern, der Autobahn GmbH des Bundes, den Veranstaltern und der LHM eine Sonderfahrspur für klimaneutrale Fahrzeuge nach dem Vorbild einer Umweltpur eingerichtet. Diese Verbindungsstrecke, die erste Umweltpur in Deutschland auf einer Autobahn, stieß auf reges Interesse der Besucher. Sie absolvierten hier insgesamt 7.000 Testfahrten mit 255 Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien. Die Blue Lane stand allen Personen zu Nutzung offen, die mit den geführten Fahrzeugen den Nutzungskriterien entsprachen.

Parallel zur straßengebundenen Blue Lane wurde rechtzeitig zur IAA eine eigens ausgeschilderte Fahrradroute etabliert und die vermutlich schnellste Verbindung der Blue Lane zwischen Innenstadt und Messegelände bestand durch die U-Bahnlinie U2.

6. Sehr hohe Besucherzufriedenheit

Die Test-Möglichkeiten wurden in einer Umfrage genau wie die bunte Mischung der Aussteller besonders positiv bewertet. 67 Prozent der Besucher waren jünger als 40 Jahre. 45 Prozent der Besucher interessierte primär die Angebote der Fahrradmarken, 65 Prozent die Neuheiten bei den Automobilen. 86 Prozent der Besucher bewerten das Konzept der IAA MOBILITY als sehr gut oder gut. Ein großer Anteil der Besucher im Open Space hat sich zudem spontan dazu entschieden, sich mit den Mobilitätsangeboten in der Innenstadt zu beschäftigen.

7. Open Space Auf- und Abbau

Der Aufbau der Pavillons erfolgte in der Zeit von 03.09.21. bis 05.09.21, der Abbau von 12.09.21 bis 14.09.21. Dazu waren temporäre Sperrungen und ÖPNV-Umleitungen nötig. Dies ist jedoch bei Großveranstaltungen nicht unüblich. Ebenso üblich sind ÖPNV-Umleitungen während Veranstaltungen. Beispielhaft seien hier Corso Leopold und Streetlife-Festival erwähnt. Bei der Umsetzung wurden die verkehrsrechtlichen Anordnungen der zuständigen Referate umgesetzt.

Entgegen einiger Berichterstattungen gab es keine festen Aufbauten und auch keine dauerhaften Veränderungen an den Plätzen. Insbesondere wurde der Platz vor der Feldherrnhalle nicht geteert. Alle Aufbauten und baulichen Maßnahmen waren temporär und rückbaubar. Die städtischen Flächen wurden alle termingerecht und ohne große Schäden zurückgegeben.

Auf den Grünflächen am Königsplatz, die aufgrund des anhaltenden Regens in der Aufbauzeit leider sehr in Mitleidenschaft gezogen wurden, fand am 20.09.2021 eine fachmännische Begutachtung durch das Baureferat statt. Unmittelbar im Anschluss beginnt die Wiederherstellung. Dass dies möglichst zeitnah erfolgt, war den Veranstaltern sehr wichtig. Die Kosten für die Wiederherstellung tragen die Veranstalter.

Die von Mercedes der Stadt zur Verfügung gestellte Kunstinstallation „Earthtime“ wurde ab dem 05.08. aufgebaut und wird zum 07.10.2021 abgebaut sein. Der Platz vor der Feldherrnhalle wird zur IAA MOBILITY 2023 nicht in dem Umfang zur Verfügung stehen, wie es in diesem Jahr der Fall war. Durch Renovierungsarbeiten wird die Fläche mindestens in der Tiefe spürbar kleiner ausfallen. Zudem wird die Ablauflogistik genau ausgewertet und Flächenbedarfe für die logistische Abwicklung zusammen mit den Behörden für die Zukunft optimiert werden.

8. Hygienekonzept

Auf Grund der pandemischen Lage waren besondere Maßnahmen zur Hygiene und zum Infektionsschutz für alle Personen, die sich auf dem Veranstaltungsgelände aufhalten, erforderlich. Oberstes Ziel der Veranstalter (VDA: Verband der Automobilindustrie e.V. in Kooperation mit der Messe München), der Aussteller und der Behörden war der größtmögliche Schutz aller Beteiligten. Um das infektiologische Risiko bei dieser Open Air-Veranstaltung weitestgehend zu senken, wurden zahlreiche Maßnahmen durch den Veranstalter ergriffen. Diese waren vor allem eine 3G-Kontrolle (Getestet-Genesen-Geimpft) der Besucher und deren Zählung, eine damit einhergehende kontrollierte Zuwegung durch eine Einfriedung der einzelnen Veranstaltungsflächen pro Platz und die consequen-

te Anwendung der AHA-Regeln. Die Umzäunung der Flächen war folglich nicht Bestandteil des Konzeptes des Open Space, sondern allein der pandemischen Lage geschuldet. Der Zugang zu den Veranstaltungsbereichen blieb weiterhin kostenfrei.

Diese Ergebnisse zeigen, dass die Durchführung einer Messe unter Wahrung des o.g. Hygienekonzeptes erfolgreich möglich ist und die getroffenen Maßnahmen zielführend waren.

9.Information von Stadtrat und Bezirksausschüssen

Die von dem Open Space tangierten Bezirksausschüsse 1 Altstadt-Lehel und 3 Maxvorstadt wurden im Herbst 2020 und erneut im Frühjahr 2021 über die aktuellen Planungsstände informiert. Beide Bezirksausschüsse erhielten das Angebot, sich auf der IAA Mobility im Rahmen des Citizen Lab einzubringen.

Parallel zur Anhörung der Bezirksausschüsse im Rahmen der Genehmigung des Open Space haben die Veranstalter angeboten, erneut zur Verfügung zu stehen. Von dem Angebot wurde kein Gebrauch gemacht.

Die von der Blue Lane betroffenen Bezirksausschüsse 5 Au-Haidhausen, 13 Bogenhausen, 14 Berg-am-Laim und 15 Trudering-Riem wurden zum frühestmöglichen Planungszeitpunkt ebenfalls im Frühjahr 2021 einbezogen.

Ebenfalls im Frühjahr wurden die Stadtratsfraktionen informiert, am 05.05.2021 erfolgte die Befassung des Stadtrates mit den Details zur Blue Lane.

Am 19.08.2021 wurde im Rahmen einer Pressemitteilung in der Rathaus-Umschau über die Blue Lane informiert. Am 31.08.2021 im Rahmen einer Pressekonferenz.

10.Bürger- und Anliegerinformation der Veranstalter

Die MMG führt hierzu folgendes aus: „Im Rahmen des neuen Konzeptes der IAA Mobility soll der Dialog mit der breiten Öffentlichkeit und den Bürgern Münchens gefördert werden. Deshalb wurde eine exklusive Anlaufstelle für Münchner Bürger und deren Fragen und Anliegen rund um die Themen Open Space und Blue Lane eingerichtet. Dieser sogenannte Bürgerservice stand ab Anfang Juli 2021 bis Abbauende der IAA MOBILITY zur Verfügung. Er war sowohl telefonisch als auch per E-Mail erreichbar. Ab 1. August war auch in der Tourist Info im Rathaus ein physischer Servicepoint für Münchner Bürger eingerichtet.

Die Bürger (Anwohner und Gewerbetreibende), die sich im verkehrsberuhigten Bereich zwischen Ludwigstraße ab Höhe Galeriestraße – Odeonsplatz bis Brienner Straße Höhe Amiraplatz ansässig sind, wurden per Schreiben Mitte Juli über die Verkehrseinschränkungen informiert, um ggf. rechtzeitig Vorsorge treffen zu können. In diesem Rahmen wurden 350 Briefe von Mitarbeitern der Messe München persönlich verteilt, um 100%-ige Abdeckung zu gewährleisten.

Um die Anrainer im weiteren Umfeld des Open Space und der Blue Lane rechtzeitig zu informieren, wurden postalisch Ende Juli 2021 entsprechende Informationen an 33.000 betroffene Anwohner und Gewerbetreibende zugestellt. Dort war auch eine Info zur Umleitungsstrecke und der Hinweis auf den eingerichteten Bürgerservice enthalten. Mit den wichtigsten Anliegerunternehmen wurden seitens der Messe München zudem Einzelgespräche geführt (z.B. Amazon (Versandlager), Dachser (Spedition), Schutt Karl (Entsorgung)). Darüber hinaus befanden sich auf der IAA Homepage zahlreiche Informationen und Hinweise zum Bürgerservice, wo weitere Infos erhalten werden konnten.

Künftig werden die Anliegerinformationen ebenso wie Pressemitteilungen auch an die betroffenen Bezirksausschüsse zur Information versendet werden.

Im Bürgerservice gingen in Summe 166 Anfragen ein. Der Hauptteil betraf Fragen zum Open Space, wobei es hier hauptsächlich um Fragen zu den Verkehrseinschränkungen und der Positionierung von Baucontainern ging. Ein weiterer Teil betraf die Blue Lane, mit Fragen zu den Bedingungen der Nutzung der Blue Lane und zu Vereinbarungen von Probefahrten. Ein kleinerer Teil der Fragen waren allgemein zur Veranstaltung, vor allem zum neuen Konzept, zum Programm, zum Thema Sicherheit, Sicherheitsdienst und Covid-19 Maßnahmen.

Als Ergänzung des Bürgerservice wurden direkt vor Ort, auf den Plätzen des Open Space ab Aufbaubeginn spezielle Kommunikationsmanager eingesetzt. Diese haben vor Ort Bürgerfragen/-anliegen aufgenommen und gelöst. Bei kleinen Ärgernissen wurden kostenlose Besuchertickets verteilt. Bei beständigen Parkproblemen wurden Parktickets für ein benachbartes Parkhaus zur Verfügung gestellt. Falls die Kommunikationsmanager keine schnelle Lösung anbieten konnten, wurde das Anliegen zur Bearbeitung an die zuständigen Stellen weitergeleitet, was jedoch äußerst selten erforderlich war. So wurde z.B. für gehbehinderte Patienten von Ärzten im Bereich Brienner Straße – Odeonsplatz - Ludwigstraße vom Veranstalter ein Transportservice über das BRK eingerichtet.

Insgesamt ist der Bürgerservice vor allem als Informationsquelle über die IAA Mobility von den Münchner Bürgern genutzt worden. Es gab in Summe eine geringe Anzahl an konkreten Beschwerden.

Diese bestätigt klar den Eindruck vor Ort, dass die Münchner sich gefreut haben, dass durch diese Veranstaltung in die Stadt wieder Leben einkehrt. Das neue Konzept hat viele neugierige Besucher angelockt.“

11. Internationale Wahrnehmung der IAA Mobility

Die MMG führt hierzu folgendes aus: „Diese neue IAA Mobility ist ein starkes Zeichen an die Welt, dass internationale Messeveranstaltungen in Deutschland wieder möglich sind“, sagte Klaus Dittrich, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messe München. Mit der Premiere der IAA Mobility 2021 haben die Veranstalter Messegeschichte geschrieben, indem das Thema einer Branche derart intensiv ins Zentrum der Stadt und damit in eine breite Öffentlichkeit getragen wurde. Die Stadt München und das Land Bayern haben sich dabei engagiert eingebracht und können von den Erfahrungen profitieren, denn Messen tragen über die Umwegrentabilität zur volkswirtschaftlichen Kraft der Region bei.

Die internationale Medienreichweite (pot.) der IAA Mobility 2021 betrug mehr als 137 Mrd. Aufrufe weltweit. Die 140 Mio. Page Impressions verzeichneten die Social Media-Kanäle der IAA Mobility. Allein auf youtube und TikTok wurden die Beiträge der IAA Mobility mehr als 38 Mio. mal aufgerufen. Länder mit besonders intensiver Berichterstattung waren China, USA, Süd-Korea, Brasilien, Spanien, Italien und Deutschland. Mit dieser medialen Reichweite ist die IAA Mobility eines der weltweit bedeutendsten Medienevents in diesem Jahr.

Bisher wurden global über 20.000 Presse-Artikel mit München-Bezug aufgrund der IAA Mobility 2021 publiziert. Stellvertretend seien hier die Artikel in der New York Times (<https://www.nytimes.com/2021/09/10/business/what-car-shows-may-look-like-if-car-shows-have-a-future.html>), im Wall Street Journal (<https://www.wsj.com/articles/star-of-the-munich-auto-show-the-push-for-faster-electrification-11631217600>), in der China Economic Daily (<https://proapi.jingjiribao.cn/readnews.html?id=255722>), sowie die Berichterstattung auf der japanischen YahooNews Seite (<https://news.yahoo.co.jp/articles/5203fceb291ac06ed5a8c1bd0c87c0ebc47cb5f9?source=rss>) genannt.

12. Fazit der Aussteller

(Beitrag der Messe München GmbH)

In zahlreichen Gesprächen mit den Ausstellern der IAA Mobility wurde ein sehr positives Feedback gegeben. Dies betraf die gute Stimmung, die Zahl und Qualität der Gespräche mit Kunden, Partnern und Journalisten, den offenen Diskurs über die Themen der IAA oder das neue Konzept.

München und Bayern sind nun das neue Zuhause der weltweit größten Mobilitätsveranstaltung, auf der in München ein friedliches Fest der Mobilität erlebt werden konnte.

Hier exemplarisch einige Rückmeldungen:

Ola Källenius, CEO Daimler AG

Die IAA in München war ein klares Signal für den Wandel der Branche: eine neue Messe, mit neuem Konzept, in einer neuen Stadt – und endlich auch wieder mit Gästen vor Ort. Der Ansatz, die Messe in die Stadt hineinzutragen, war absolut richtig. Mein Dank gilt daher allen, die die #IAA21 möglich gemacht haben. Allen voran den Besuchern – insbesondere auch denen, die für eine kritische, aber friedliche Debatte über die Zukunft der Mobilität nach München gekommen sind. Wir setzen auf Transparenz und stellen uns gern dem Dialog. Unser gemeinsames Ziel ist eine emissionsfreie Zukunft. Wir sind entschlossen, unseren Beitrag dafür zu leisten.

Martin Zimmermann, Vorstand Kommunikation Renault Deutschland AG

„Wir bedanken uns bei allen Verantwortlichen, dass die IAA Mobility Realität geworden ist. Es war ein Vergnügen, das persönliche Miteinander, viele Begegnungen und Gespräche endlich wieder face-to-face zu genießen. Die Sicherheitskräfte und die vielen Helferinnen und Helfer haben zu einem reibungslos funktionierenden Ablauf beigetragen. Für Renault, Dacia und Mobilize war es eine echte Freude, unsere Marken und Produkte bei den unterschiedlichen Formaten zu präsentieren. Die Mobilität von heute und morgen ist so spannend und vielfältig wie nie zuvor, und das Automobil spielt dabei eine zentrale Rolle. Für den Wohlstand ist individuelle Mobilität unverzichtbar. Dafür hat die IAA Mobility ein starkes Zeichen gesetzt: mutig, kreativ und innovativ. Gratulation zur neuen, gelungenen IAA Mobility.“

Merlin & Oliver Ouboter, Co-Gründer und COO & CMO, Microlino

„Der Wandel der IAA von der reinen Automesse zur Mobilitätsplattform ist gut gelungen. Zum ersten Mal hatten auch Startups die Möglichkeit, sich einem breiten Publikum zu präsentieren und vom riesigen Netzwerk der IAA MOBILITY profitieren.“

Felix Kuhnert, Global Automotive Leader bei PwC Deutschland

"Die IAA hat die Transformation hin zu einer globalen Ausstellung rund um die Mobilität der Zukunft angestoßen, was bislang noch keine Automesse weltweit geschafft hat. Wir haben in der Sustainability Lounge - presented by PwC und Microsoft - eine sehr offene Atmosphäre für innovative Mobilitätskonzepte der Zukunft erlebt."

Andreas Krajewski, Marketing & Communications Leader Europe
Cannondale-Cycling Sports Group Europe B.V.

"We are happy that we were able to present our brand and especially our bikes to consumers, media and business partners at IAA Mobility. Being part of the conversation around the current and future state of mobility has been a great experience and provided us good insights."

Frank Aldorf, member of the board Internetstores Group

"I think it's remarkable that the IAA has revised its concept of the show. It takes great courage, which I often miss in the bike industry. Here in Munich, new answers are being sought instead of the "same old" and that suits us as a company very well. There were valuable discussions and events about new and urban mobility. As a sponsor of the IAA Mobilitython and as an active participant in the IAA Conference, we were particularly enthusiastic about the cooperation and the results.

The new always has the difficulty of having to prove itself against the existing. The concept has absolutely potential, needs more fine tuning, more integration, etc., but we all know that. It was a very positive first step towards the future. Keep it up!"

Bernd Lesch, Managing Director Pierer E-Bikes Germany

"Die IAA Mobility hielt für uns als Aussteller viele Highlights bereit! Am Dienstag konnten wir Bundeskanzlerin Angela Merkel, VDA Präsidentin Hildegard Müller, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Bayerns Ministerpräsident Markus Söder und Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann auf unserem Stand begrüßen. An den Fachbesuchertagen freuten wir uns über regen Austausch mit Händlern und Medienvertretern. Und am Wochenende riss der Besucherstrom kaum ab. Alles in allem können wir eine sehr positive Bilanz unter die Premiere der IAA Mobility ziehen."

Thereza Zwischenberger, PR-Manager, Fazua GmbH

"Für FAZUA war die IAA Mobility eine neue Möglichkeit, unser Antriebssystem für leichte, agile und ästhetische E-Bikes, auch außerhalb der bekannten Fahrradwelt zu präsentieren. Mit der Messe wird Ausstellern und Besuchern eine Plattform geboten, die die Möglichkeit zur Annäherung an dringend benötigte alternative Mobilitätsformen bietet. E-Bikes sind für uns ganz klar eine davon. Als Unternehmen wollen wir mit unserem System das Fahrradfahren besser machen und den Spaß daran vermitteln. Wir glauben, dass uns dies in den vergangenen Tagen gut gelungen ist und wir vor allem Endkunden überzeugen konnten. Inwieweit die Fahrradindustrie von einer sehr durch die Automobilindustrie geprägten Plattform profitiert, bleibt abzuwarten. Ein erster Schritt ist unserer Meinung nach gemacht."

13.Fazit des RAW zur ersten IAA Mobility 2021

Mit den oben genannten Teilnehmerzahlen hat die IAA Mobility unter den aktuell international geltenden Pandemie-Beschränkungen die Erwartungen weit übertroffen. Damit hat sich das neue Konzept bewährt. Die Stadtratsvorgaben wurden eingehalten.

Die Stadt München konnte sich als Gastgeberin für die IAA Mobility einer breiten Weltöffentlichkeit präsentieren und nachhaltige Potentiale für den Standort darstellen. Die Stände waren an zahlreichen Tagen sehr gut gefüllt, die Straßen voll, die Innenstadt belebt. Die Besucher haben die Angebote stark genutzt und die Einschränkungen, die eine solche Großveranstaltung mit sich bringt, mit Verständnis und Gelassenheit hingenommen. Seitens der Veranstalter besteht große Vorfreude auf die nächste IAA Mobility, die fortan ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in München sein kann.

Die wirtschaftlichen Daten, die Akzeptanz bei den Besucherinnen und Besuchern, die internationale Bedeutung einer solchen Leitmesse für München als Messe- und Wirtschaftsstandort sowie die touristischen Effekte bestätigen, dass die Entscheidung Münchens, sich für die IAA Mobility zu bewerben, richtig war und die Entscheidung des VDA für den Standort München eine große Bereicherung für die Stadt selbst ist.

Insbesondere hat München gezeigt, dass es seiner Rolle als Gastgeberin großer Events gerecht wird. Die Genehmigungsprozesse und Verwaltungsabläufe erfolgten trotz coronabedingt äußerst knapper Vorlaufzeiten höchst professionell, sowohl die Veranstaltung selbst verlief friedlich, als auch die überwiegende Anzahl der Demonstrationen. Das große Engagement aller Behörden und Dienststellen sei an dieser Stelle daher ausdrücklich gewürdigt.

Gewalttätige Proteste, Ausschreitungen sowie sonstige Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch Personen aus dem politisch extremistischen Spektrum, die im Vorfeld angekündigt wurden, konnten durch ein konsequentes Einschreiten der Polizei im engen Zusammenwirken mit der Sicherheitsbehörde unterbunden werden, so dass die Sicherheit von Besuchern der IAA Mobility, Teilnehmern legitimer Proteste und den Münchner Bürgerinnen und Bürgern jederzeit gewährleistet war.

14.Weiteres Vorgehen – dialogische Konzeptanpassung

Den Veranstaltern ist auch im weiteren Verlauf der enge Kontakt und die enge Abstimmung mit der Politik und Behörden äußerst wichtig.

Der VDA sowie die Messe München beabsichtigen daher, schnellstmöglich in den Dialog mit dem Stadtrat/den Stadtratsfraktionen und mit der Verwaltung zu treten. In diesen Gesprächen möchten VDA und Messe Rede und Antwort stehen, Rückmeldungen, Erfahrungswerte und Feedback einholen sowie im weiteren Prozess Optimierungspotentiale ausloten und heben, um im Lichte dieser Rückmeldung der politisch Verantwortlichen und der Genehmigungsbehörden die Planungen für die IAA 2023 anzugehen.

Mit diesem Bericht soll der Stadtrat schnellstmöglich eine erste Information erhalten. Die schnelle Information bedeutet andererseits jedoch, dass noch nicht alle Erfahrungswerte vorliegen bzw. ausgewertet sind und daher heute noch keine Folgerungen für künftige Veranstaltungen empfohlen werden können.

Die Erfahrungswerte werden im Weiteren detailliert ausgewertet und nötige Konzeptanpassungen im Dialog mit der Landeshauptstadt entwickelt. Auf der nächsten IAA Mobility soll darauf aufbauend ein nochmals breiteres Spektrum von Ausstellern begrüßt und der Dialog über die Zukunft der Mobilität weitergeführt werden. Dabei stehen viele weitere internationale Aussteller im Fokus, die dieses Mal wegen der Reisebeschränkungen noch nicht dabei sein konnten.

15.Anträge

Antrag Nr. 20-26 / A 01883 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 14.09.2021: Keine öffentlichen Plätze mehr für kommerzielle Großmessen:

Die Fraktion ÖDP/München-Liste hat am 14.09.2021 den Antrag Nr. 20-26 / A 01883 gestellt (Anlage 1), wonach kommerziellen Großmessen wie der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) keine öffentlichen Plätze mehr als Ausstellungsflächen zur Verfügung gestellt werden. In Zukunft werden keine Ausnahmen mehr von den vom Stadtrat beschlossenen „Richtlinien für Veranstaltungen auf öffentlichem Verkehrsgrund“ gemacht.

Wie oben dargestellt, hat der Stadtrat der Durchführung der IAA Mobility 2021, 2023 und 2025 zugestimmt, so dass auf dieser Grundlage die entsprechenden Vereinbarungen zwischen Messe und VDA erfolgt sind. Hier bestehen also vertragliche Verpflichtungen.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft rät vor dem Hintergrund des Ansehensverlustes und der Reputation der Landeshauptstadt München, aber auch potentieller, erheblicher Schadensersatzforderungen davor ab, an diesen eingegangenen Verpflichtungen zu rütteln. Die IAA Mobility verlief, siehe Ausführungen oben, sehr erfolgreich und hat sowohl bei den Besucherinnen und Besuchern, bei den Ausstellern, aber auch international einen hervorragenden Ruf hinterlassen, der nicht unwesentlich auf den Standort einzahlt.

Mit dieser Veranstaltung hat die Stadt München gezeigt, dass sie High-Tech-, aber auch Industriestandort ist - alleine die Automobilbranche hat incl. Zulieferer einen Anteil von 130.000 Arbeitsplätzen - und dass sie sensibel und zeitgemäß auf die Anforderungen der Klimakrise reagieren kann und sich der Diskussion aber auch der Transformation als Standort stellt.

Das Konzept des Open Space ist es gerade, neue Antriebsformen und neue Mobilitätsformen aus dem Messegelände heraus und nahe zu den Menschen zu bringen. Sie erlebbar und erfahrbar zu machen. Dieses Konzept ist angesichts von 300.000 Besucherinnen und Besuchern aufgegangen. Auf die gerade nach Corona von allen gewünschte Belegung der Innenstadt sei an dieser Stelle noch hingewiesen.

Daher kann das RAW nicht empfehlen, dem Antrag zu folgen und das Konzept zu verwerfen. Der Antrag ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

Antrag Nr. 20-26 / A 01942 der Fraktion ÖDP/München-Liste, Stadtratsfraktion DIE LINKE/Die PARTEI vom 21.09.2021, eingegangen am 21.09.2021: Wie teuer kam die IAA der Landeshauptstadt München:

Die Fraktion ÖDP/München-Liste sowie die Stadtratsfraktion DIE LINKE/Die PARTEI haben am 21.09.2021 den Antrag Nr. 20-26 / A 01942 gestellt (Anlage 2), in dem sie nach diversen Kosten zur IAA Mobility fragen.

Der Stadtrat hat mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.02.2020 vorgegeben, dass von der LHM keine Kosten übernommen werden. Dem wurde entsprochen:

Stellungnahme Messe München GmbH:

„Die Kosten für Umleitungen und mögliche Beeinträchtigung im ÖPNV wurden über eine Kombiticketvereinbarung mit dem MVV abgedeckt. Jedes käuflich erworbene IAA Mobility Besucherticket enthielt auch die Nutzung des ÖPNV. Ein anteiliges Nutzungsentgelt wird je verkauftem Besucherticket an die Träger des ÖPNV abgeführt.

Die Veranstalter tragen die Kosten für den Rückbau, Müllentsorgung und Reinigung, sowie die Wiederherstellung des Ausgangszustandes der belegten Flächen. Ebenso die Kosten für zusätzliche Verkehrsbeschilderungen. Die Betriebskosten für die Standflächen werden an die Aussteller weiterberechnet. Allgemeine Bedarfe wie z.B. Kassenhäuschen und WC-Container tragen die Veranstalter. Aufgrund der hohen Komplexität liegen auf Seiten der Veranstalter die Kosten für die Einhaltung der 3G Auflagen im Bereich der Hy-

giene- und Sicherheitsmaßnahmen selbst noch nicht in Gänze vor. Diese Kosten werden ebenfalls komplett von den Veranstaltern getragen.“

Die Stadt ist im Rahmen ihrer Aufgaben für die Erteilung von Genehmigungen für die IAA Mobility - wie übrigens auch für die der Gegenveranstaltungen - zuständig. Hier fallen in den beteiligten Referaten ebenso Personalkosten an, wie für die Sachbearbeitung der mit der IAA Mobility zusammenhängenden Themen.

Stellungnahme des KVR:

„Zu o.g. Antrag teilt das Kreisverwaltungsreferat zu den das Kreisverwaltungsreferat betreffenden Fragen Folgendes mit:

Welche Kosten wurden für Sicherheitsmaßnahmen ausgegeben?

Vom Veranstalter wurden private Sicherheitsunternehmen beauftragt, die in Abstimmung mit der Polizei und dem KVR die Sicherheit und Ordnung auf den Veranstaltungsflächen aufrecht erhielten. Für die Landeshauptstadt München fielen in diesem Zusammenhang keine Kosten an.

Zur Absicherung der Veranstaltungsflächen im Open Space wurden die städtischen mobilen Fahrzeugsperrern aufgestellt. Aufstellung, Montage und Abbau werden dabei von einer Fremdfirma durchgeführt, die hierfür der Landeshauptstadt München insgesamt einen Betrag von 19.694,50 € in Rechnung gestellt hat.

Welcher Personalaufwand (Bitte Angabe in Stunden, VZÄ und Referaten getrennt) wurde von der Landeshauptstadt München für die Umsetzung der Open Spaces geleistet?

Insgesamt kann die Gesamtstundenzahl, die für die Bearbeitung der Veranstaltung erforderlich war, nur geschätzt werden und dürfte sich, was allein den Veranstaltungsbereich des Veranstaltungs- und Versammlungsbüros betrifft, auf etwa 1.300 Stunden belaufen. Zudem wurde die Veranstaltung während der Open Spaces durch zwei Dienstkräfte des Veranstaltungs- und Versammlungsbüros in der Sicherheitszentrale begleitet.

Insgesamt bedeutet dies, dass ausgehend von einer regelmäßigen Durchführung alle zwei Jahre davon ausgegangen werden muss, dass für die IAA von einer Vollzeitäquivalenz von etwa 0,5 Stellen im Veranstaltungs- und Versammlungsbüro des KVR auszugehen ist.

Im Bereich der Hauptabteilung III (Bezirksinspektionen, Sondernutzung und Bewachungswesen) des Kreisverwaltungsreferat belief sich die Bearbeitungszeit für die IAA Mobility

auf insgesamt etwa 332 Stunden, wobei alleine etwa 280 Stunden für die Überprüfung des Bewachungspersonals aufgewendet wurden

Es existiert keine genaue Zeitaufschreibung bei der Branddirektion für die Bearbeitung des Open Space. Der Arbeitsaufwand für jeden einzelnen Veranstaltungsplatz des Open Space ist vergleichbar mit anderen Veranstaltungen auf diesen Veranstaltungsplätzen (z. B. Arbeitsaufwand Open Space Königsplatz vs. Konzert Königsplatz). Der geschätzte Arbeitsaufwand beträgt ca. 3 Stunden pro Veranstaltungsplatz. Vor Veranstaltungsbeginn wurde die Umsetzung der Veranstaltungsaufgaben bei brandschutztechnischen Begehungen geprüft. Hier waren 2 Mitarbeiter*innen 3 Arbeitstage zu je 8 Stunden in Summe für alle Plätze des Open Space eingesetzt. Während des Betriebs wurde eine Brandsicherheitswache mit täglich 3 Einsatzfunktionen gestellt. Der Personalaufwand für die Brandsicherheitswache wird gemäß Satzung über den Aufwendungsersatz für Einsätze und andere Leistungen bei Pflichtaufgaben der Feuerwehr der Landeshauptstadt München (Feuerwehr-Aufwendungsersatzsatzung) durch den Veranstalter getragen.“

Stellungnahme des Mobilitätsreferates vom 29.09.2021:

„Die verkehrliche Betreuung von Veranstaltungen und Versammlungen ist im Mobilitätsreferat im Bereich der Temporären Anordnungen angesiedelt. Hierbei wurden durch die Unterabteilung MOR-GB2.36 folgende Themenpunkte federführend bearbeitet:

- Vorplanung Open Spaces und Kunstinstallation „Earthtime“
 - Hier mussten zusammen mit dem Veranstalter für alle Open Spaces neue Verkehrskonzepte (inkl. Terrorsperrekonzepte) entwickelt werden. Die Konzepte mussten geprüft, mehrmals überarbeitet und in einer verkehrlichen Anordnung festgesetzt und vom Veranstalter umgesetzt werden.
 - Abstimmung und Erstellung von diversen verkehrlichen Anordnungen für die Kunstinstallation „Earthtime“ mit Vielzahl an beteiligten Stellen aufgrund verkehrlichen Beeinträchtigen für Fuß-, Rad-, Fahrverkehr (inkl. Linienverkehr)
 - (Aufbau der Kunstinstallation, Abhängen des Netzes für Aufbau IAA, Abhängen des Netzes für Veranstaltungszeitraum IAA, Abhängen des Netzes für Abbau IAA, Abhängen des Netzes für Zeitraum nach IAA, Abbau der Kunstinstallation)
 - Anbindung der Blue Lane an Summit und Open Spaces, Abstimmung Linienbetrieb ÖPNV im Umfeld der Open Spaces, Einrichten Taxistandplätze, Anordnung von Stellflächen für Einsatzkräfte, Anpassung einer Lichtsignalanlage aufgrund höheren verkehrsbedingten Fußgängeraufkommens
- Betreuung Open Spaces während Auf- und Abbau und Veranstaltungszeitraum
 - Es wurden fortlaufend Ortstermine und Besprechungen durchgeführt; tägliche Abstimmung (auch Sa. und So.) mit sog. Site-Managern durchgeführt, Korrekturen der verkehrlichen Anordnungen vor Ort in Abstimmung mit Veranstalter und Ordnungsdienst vorgenommen; Beschwerdeschreiben beantwortet bzw. Textbeiträge für federführende Stelle

entworfen; Beschwerdeanrufe entgegengenommen, Sachverhalt erklärt und an helfende/unterstützende Stelle weitervermittelt

- Vorplanung und Betreuung Summit
 - Erstellung verkehrlicher Anordnung mit u.a. Anwohnerschutzkonzept (mit mehrmaligen Vor- und Abstimmungsgesprächen)
 - Aus Kapazitätsgründen konnte das Mobilitätsreferat keine Person für den Verkehrsleitstand an der Messe zur Verfügung stellen. Am Nachmittag eines jeden Messtages erfolgte eine sog. „Verkehrsrunde“ am Messegelände, an dem sowohl das Polizeipräsidium München, als auch das Mobilitätsreferat digital zugeschaltet wurden, um die aktuellen Verkehrsthemen im Umfeld des Messegeländes zu besprechen und sich unter den Beteiligten abzustimmen.
- Betreuung Versammlungsgeschehen (insbesondere Demonstrationsgeschehen am 11.09. mit u.a. Radsternfahrt) aus verkehrlicher Sicht
 - Kurzfristige Erstellung von Stellungnahmen für Kooperationsgespräche
 - Zeitaufwendige Abstimmung mit beteiligten Stellen (Versammlungsbüro, Branddirektion, Polizei, MVG) zu 16 Radrouten mit unterschiedlichen Startpunkten (4 davon allein startend im Münchner Stadtgebiet);
 - Kurzfristige Erstellung von Stellungnahmen zu anhängige Eilverfahren bei VG und BayVGH bezüglich Radsternfahrt
 - Kurzfristige Erstellung von verkehrlichen Anordnungen für Demonstrationsgeschehen (Haltverbote und Bereitstellung Sperrbeschilderungen)

Insgesamt kann die Gesamtstundenzahl, die für die Bearbeitung der Veranstaltung erforderlich war, nur geschätzt werden und dürfte sich angelehnt auf die Angabe des Kreisverwaltungsreferates, Veranstaltungs- und Versammlungsbüro, auf etwa 1.000 Stunden für den Bereich der temporären Anordnungen belaufen. Insbesondere im Bereich des Versammlungsgeschehens war eine kurzfristige und pragmatische Arbeitsweise notwendig. Im Hinblick auf 2023, mit einer deutlichen Erhöhung des Arbeitsaufwandes aufgrund einer erhöhter Anzahl an zu bearbeitenden Veranstaltungen, und den unmittelbar im Nachgang zur IAA Mobility geplanten Großveranstaltungen Oktoberfest und München Marathon ist mit der derzeitigen Personalkapazität bei MOR-GB2.36 der Arbeitsaufwand nicht zu leisten.

Um die erstmals in München geschaffene Blue Lane „auf die Straße zu bringen“ haben eine Vielzahl an unterschiedlichen Stellen im Mobilitätsreferat (Grundsatzaufgaben und Radverkehr; Dauerhafte Verkehrsanordnungen und Technischer Dienst; Verkehrssteuerung; Verkehrstechnische Untersuchungen und Konzepte; LSA Planung und Betrieb; LSA Baustellen und Planung) mitgewirkt und folgende Aufgaben übernommen:

- Teilnahme an regelmäßigen Besprechungen zur Vorbereitung (MOR-intern, sowie mit Externen) ab Februar 2021

- Technische Planung und Vorbereitung: Entwurf Schildertafeln, Markierungs- und Beschilderungspläne, Programmierung und Anpassung LSA
- rechtliche Planung und Vorbereitung: Klärung Rechtsgrundlagen, Beschilderungen
- Mehrere Ortsbesichtigungen im Vorfeld zur Vorbereitung
- Terminkoordinierung mit BAU und externen Dienstleistern
- Ausarbeitung der Aufträge für das BAU, sowie Erstellen der VAO
- Interne und bilaterale Termine zur Abklärung des aktuellen Sachstands
- Teilnahme an Besprechungen mit Externen zur Finalisierung der Blue Lane
- Begleitung der Einrichtung der Blue Lane vor Ort
- Teilnahme an abschließender Kontrolle der Markierung und Beschilderung
- Ortsbesichtigungen während der aktivierten Blue Lane
- Optimierung LSA während der aktivierten Blue Lane
- Bearbeitung von Anfragen (Bürger*innen, Presse) und Beschwerden
- Bereitschaft außerhalb der Dienstzeit für akute Fälle in Zusammenhang mit der Blue Lane
- Nachbereitung unmittelbar nach Ende IAA Mobility

Die Umsetzung der Blue Lane war nur durch das große Engagement einer Vielzahl von Kolleg*innen, die gute referatsübergreifende Zusammenarbeit und der Unterstützung eines Ingenieurbüros, sowie aufgrund der vorhandenen Personalressourcen nur zu Lasten anderer Projekte möglich.

Eine quantitative Zeitaufschreibung im Mobilitätsreferat erfolgt für den Themenpunkt Blue Lane nicht. Rückblickend kann man hier jedoch bei der Vielzahl der Beteiligt*innen auch in Summe der Arbeitsstunden schon mal von mehreren Wochen Nettoarbeitszeit sprechen.

Das Mobilitätsreferat wird die im Zusammenhang mit der IAA Mobility stehenden Arbeiten des Referates in der geplanten Beschlussvorlage zum Mobilitätskongress und den bürgerschaftlichen Projekten weiter ausführen.“

Stellungnahme des Gesundheitsreferates vom 23.09.2021:

„Für das GSR können wir rund 100 Arbeitsstunden im unmittelbaren Zusammenhang mit der IAA Mobility melden (Besprechungen (intern, extern), infektionsschutzrechtliche und infektiologische Bewertung von Konzepten und Fragestellungen).

Hinzu kommen noch einmal rund 55 Arbeitsstunden, die für das Klimacamp und weitere Protestveranstaltungen/-versammlungen im Kontext zur IAA aufgewendet wurden. Diese stehen ebenfalls zumindest im mittelbaren Zusammenhang zur IAA, da die Veranstaltungen auf die IAA zurückzuführen sind.

Im GSR waren rund 10 Kolleg*innen mit Aufgaben im Kontext IAA befasst.“

Stellungnahme des Baureferates vom 24.09.2021:

„Das Baureferat beantwortet die Fragen der E-Mail vom 23.09.21 bzgl. Antrag Nr. 20-26 / A 01942 wie folgt:

Die in Zusammenhang mit der IAA erbrachten Leistungen des Baureferats, wie Markierungsarbeiten, Beschilderung oder Aufstellen von Ampeln, sind, soweit möglich, durch extern vergebene Bau- und Ingenieurleistungen erbracht worden. Die angefallenen Kosten werden vereinbarungsgemäß der Messe München Gesellschaft bzw. dem Verursacher (Standbetreiber) in Rechnung gestellt.

Die Asphaltarbeiten und Aufbauten auf dem Odeonsplatz sowie die Aufbauten am Königsplatz wurden nicht vom Baureferat beauftragt. Kosten sind dem Baureferat dadurch nicht entstanden.

Zusätzliche Straßenreinigungsarbeiten sowie die Müllentsorgung wurden ebenfalls vom Veranstalter organisiert. Auch hier sind dem Baureferat keine zusätzlichen Kosten entstanden.

Die Stadt ist im Rahmen ihrer Aufgaben für die Erteilung von Genehmigungen für die IAA Mobility – wie auch für die der Gegenveranstaltungen – zuständig. Hier fallen auch im Baureferat Personalkosten an, die jedoch nicht bezifferbar sind.

Sind nach Veranstaltungsende Schäden an Verkehrsflächen und Grünflächen vorhanden (vorab findet eine Beweissicherung dieser Flächen statt), ist der Veranstalter verpflichtet, die beschädigten öffentlichen Flächen fachgerecht wiederherzustellen. Die erforderlichen Maßnahmen sind eigenverantwortlich und auf Kosten des Veranstalters durchzuführen. Die Höhe der Kosten ist nicht bekannt. Es entstehen dem Baureferat dadurch keine Kosten“

Stellungnahme des RAW:

Die Blue Lane wurde vorab gutachterlich untersucht. Die Kosten hierfür wurden vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie übernommen.

Das RAW weist noch darauf hin, dass für die erteilten Genehmigungen Gebühren anfallen, u.a. Sondernutzungsgebühren für den Open Space, die selbstverständlich dem Veranstalter in Rechnung gestellt werden.

Dem Antrag, die Kosten darzustellen, ist hiermit entsprochen. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

16. Erfahrungsbericht des Kreisverwaltungsreferates

„Zu der mit E-Mail vom 20.9.2021 zugeleiteten Beschlussvorlage teilt das Kreisverwaltungsreferat Folgendes mit:

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt die Beschlussvorlage zur Kenntnis und bittet, nachfolgenden vorläufigen Abschlussbericht des Kreisverwaltungsreferates zur IAA in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder ihr als Anlage beizufügen.

Vorläufiger Abschlussbericht des Kreisverwaltungsreferates zur IAA Mobility 2021

A) Erfahrungen mit der IAA Mobility im Open Space (Innenstadt)

1. Eckdaten

Die IAA Mobility fand vom 07.09. - 12.09.2021 erstmals in München statt. Neben dem Messegelände in München-Riem war die Nutzung verschiedener Innenstadtplätze wesentlicher Bestandteil der neuen Konzeption der IAA (sog. „Open Space“).

Folgende Plätze mit Widmung als öffentlicher Verkehrsgrund wurden im Rahmen der IAA bespielt:

- Königsplatz mit Teilen der Arcisstraße und Brienerstraße
- Wittelsbacherplatz und Amiraplatz
- Odeonsplatz mit Ludwigstraße und Galeriestraße
- Odeonsplatz (Platz vor der Feldherrnhalle)
- Max-Joseph-Platz
- Marienplatz

Hinzu kamen folgende Örtlichkeiten in Privateigentum des Freistaats Bayern:

- Marstallplatz
- Hofgartenstraße
- Innenhöfe der Residenz

Grundlage für die Nutzung der Plätze war der nichtöffentliche Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses als coronabedingte Vertretung der Vollversammlung (Feriense-nat) vom 29.04.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 18418), mit dem ein erster Beschluss zur grundsätzlichen Durchführbarkeit der IAA im Innenstadtbereich vom 19.02.2020 (Sit-zungsvorlage Nr. 14-20 / V 18002) konkretisiert und bekräftigt wurde.

Mit diesem Beschluss vom 29.04.2020 hat der Stadtrat der Nutzung des Open Space in der Innenstadt zugestimmt.

2. Haltung des Kreisverwaltungsreferats zur Durchführung der Veranstaltung auf öffentlichem Verkehrsgrund (Open Space)

Das Kreisverwaltungsreferat wurde vom federführenden Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) bereits seit Februar 2020 in die Planungen zur IAA eingebunden. Bereits zu diesem frühen Zeitpunkt wurden seitens des KVR die Herausforderungen und Problemstellungen, die mit einer Nutzung der zentralen Plätze der Münchner Innenstadt durch eine kommerzielle Messeveranstaltung über einen Zeitraum von mehreren Wochen verbunden sind, sehr deutlich kommuniziert. Es wurde verdeutlicht, dass damit andere Veranstaltungen und Versammlungen im Innenstadtbereich verdrängt werden bzw. nicht stattfinden können.

In den Stellungnahmen des Kreisverwaltungsreferates wurde zudem insbesondere auch auf die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen in der Innenstadt und auch speziell auf die Beeinträchtigungen für den Radverkehr hingewiesen. Zudem sprach das KVR in seiner Stellungnahme vom 19.02.2020 die Probleme, die durch eine intensive kommerzielle Nutzung der Innenstadtplätze entstehen, wie folgt an:

„Bei einer Durchführung des „Open Space“ in der Innenstadt würde zudem ein Präzedenzfall für die Nutzung innerstädtischer Plätze für kommerzielle Werbe- und Verkaufsveranstaltungen geschaffen werden, durch den die rechtliche Ablehnung vergleichbarer Aktionen Dritter erschwert, wenn nicht sogar unter Berücksichtigung des Gleichbehandlungsgrundsatzes unmöglich gemacht wird. Großveranstaltungen dieser Art und Größenordnung sollten daher unter Berücksichtigung der Intention und Vorgaben der Veranstaltungsrichtlinien nur auf geeignetem Privatgrund, hier im Idealfall auf dem Gelände der Olympiapark GmbH, stattfinden.“

3. Zusammenarbeit mit den Veranstaltern

Die Zusammenarbeit mit den Vertretern der Messe München, aber auch mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA), wurde professionell abgewickelt. Das Veranstaltungs- und Versammlungsbüro stand in ständigem Austausch insbesondere mit der Messe München. So konnten entstehende Probleme und Unklarheiten frühzeitig angesprochen werden.

4. Arbeitsaufwand beim Veranstaltungs- und Versammlungsbüro

Im Innenstadtbereich Münchens gab es bisher keine vergleichbare Veranstaltung. Aufgrund der kompletten Neukonzeption der Veranstaltung konnte nicht auf bestehende Kon-

zepte zurückgegriffen werden. Insofern war der Koordinierungsaufwand für die Veranstaltung sehr hoch, was sich auch im enormen Arbeitsaufwand widerspiegelt, der für die Bearbeitung der Veranstaltung erforderlich war. Im Vorfeld der Veranstaltung waren zudem zahlreiche schwierige Rechtsfragen zu klären, so dass auch die Rechtsabteilung des Kreisverwaltungsreferates eng eingebunden war. Insgesamt kann die Gesamtstundenzahl, die für die Bearbeitung der Veranstaltung erforderlich war, nur geschätzt werden und dürfte sich, was allein den Veranstaltungsbereich des Veranstaltungs- und Versammlungsbüros betrifft, auf etwa 1.300 Stunden belaufen. Zudem wurde die Veranstaltung während der Open Spaces durch zwei Dienstkräfte des Veranstaltungs- und Versammlungsbüros in der Sicherheitszentrale begleitet.

Insgesamt bedeutet dies, dass davon ausgegangen werden muss, dass für die IAA eine Vollzeitäquivalenz für ein Jahr vollständig ausschließlich nur mit dem Veranstaltungsteil der IAA beschäftigt ist. Bei einer regelmäßigen Durchführung alle zwei Jahre begründet dies einen Mehrbedarf von 0,5 Stellen alleine im Veranstaltungsbereich. Die Erfahrung mit anderen Großveranstaltungen zeigt, dass auch bei einer „Wiederholung“ von Veranstaltungen dieser Größenordnung der Koordinierungsaufwand sehr hoch bleibt, unabhängig auch von der vorherrschenden Pandemie.

5. Beschwerden und Reaktionen aus der Bevölkerung

Beim KVR gingen 13 direkt auf die Veranstaltung bezogenen Beschwerden während der Veranstaltung bzw. deren Aufbau ein. Ein Schwerpunkt der Beschwerden waren hier die Sperrungen und Umleitungen für den Radverkehr, insbesondere im Bereich Ludwigstraße/Odeonsplatz sowie Königsplatz. Die Einschränkungen für den Radverkehr waren auch Gegenstand eines Dringlichkeitsantrags der ÖDP und der Fraktion Die Linke/Die Partei (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 04441), der am 08.09.2021 im Stadtrat behandelt wurde.

Nach Beendigung des Abbaus (17.09.2021) musste festgestellt werden, dass insbesondere die Grünflächen im Bereich des Königsplatzes im Zusammenhang mit der IAA Mobility massiv geschädigt wurden. In der Münchner Lokalpresse erfolgte eine ausgesprochen kritische Berichterstattung.

B) Gewerberechtliche Überprüfungen

Das KVR hat im Vorfeld der IAA und während der Veranstaltung den Einsatz der privaten Sicherheitskräfte überwacht. Bei drei Schwerpunktkontrollen vor Ort am

- 07.09. Veranstaltungsschutz Open Space,
- 09.09. Veranstaltungsschutz Summit und
- 11.09. Nachtbewachung Open Space

wurden insgesamt etwa 270 Security-Kräfte kontrolliert. In rund 90 Fällen wurden Anzeigen wegen Verstößen gegen gewerberechtliche Vorschriften gefertigt. Die Beanstandungsquote lag damit bei 30 %. Grund für die Anzeigen waren u.a. fehlende oder entzogene Bewachungserlaubnisse der Firmen, fehlende behördliche Zulassung oder unzureichende Qualifikation der Wachpersonen sowie Beschäftigte, die ihre Ausweispapiere nicht vorzeigen konnten.

Gut war die Zusammenarbeit mit den hauptsächlich beauftragten Unternehmen in der Vorbereitungszeit und bei der laufenden Veranstaltung. So konnten Auffälligkeiten bei den Subunternehmen bereits frühzeitig erkannt bzw. Mängel während der Veranstaltung kurzfristig nachgebessert werden. Auch gab es positives Feedback seitens der Unternehmen zu den Kontrollmaßnahmen während der Veranstaltung. Die Intensität der Maßnahmen war erforderlich, angemessen und somit verhältnismäßig. So wurde seitens der Unternehmen gerade der Kontrolldruck sowie der Kräfteansatz seitens KVR-III/22 gelobt. Es werden entsprechende Kontrollmaßnahmen der Gewerbeordnungsbehörden zur Aufdeckung dieser Missstände im Bewachungsgewerbe über München hinaus gewünscht.

Verbesserungswürdig war insbesondere, dass die durch Aussteller selbstorganisierte Bewachung der Stände zahlreiche Mängel durch die beauftragten Unternehmen aufwies. Diese sollten stärker in den Fokus der behördlichen Vorbereitung genommen werden (Abklärung von Tätigkeiten und Personal bereits im Vorfeld). Auch sollten die Kontrollmöglichkeiten für die Gewerbeordnungsbehörde verbessert werden (Abzug von illegalem Personal durch Vorhalten zugelassener Reserven, Check-In-Prüfungen ausgewählter Kontingente), um das illegale Geschäft einzelner Dienstleister zulasten der rechtschaffenen Betriebe und das hohe Haftungsrisiko für den Veranstalter zu begrenzen. Die Prüfungen nach Art. 60a PAG sind nicht geeignet, die Zulassung nach den gewerberechtlichen Vorschriften auf Bundesebene zu ersetzen.

Personeller Aufwand bei im Rahmen dieser Gewerbeüberwachung:
Vorbereitung – 2 Dienstkräfte mit rund 80 Stunden
Kontrollmaßnahmen - 27 Dienstkräfte mit rund 200 Einsatzstunden

C) Erfahrungs- und Abschlussbericht der Branddirektion

1. Einleitung

Die Branddirektion München war an der Veranstaltung „IAA Mobility“ in der Vorbereitungs- und Durchführungsphase intensiv beteiligt. Der bereits vor Monaten begonnene, erhöhte Aufwand in der Vorbereitungsphase hat sich aus Sicht der Branddirektion mit einer relativ unauffälligen Durchführungsphase ausgezahlt.

Die interne Evaluation der Veranstaltung ist noch nicht abgeschlossen. Dennoch können bereits folgende Ausführungen gemacht werden.

2. Vorbereitungsphase

Anhand der Veranstaltungsanzeige wurde in der Vorbereitungsphase eine brandschutztechnische Bewertung erstellt. Im Wesentlichen werden dabei die Planungen des Veranstalters im Hinblick auf ausreichend vorhandene Flucht- und Rettungswege für Besucher*innen sowie die Angriffs- und Entwicklungsflächen für die Feuerwehr im Schadensfall geprüft. Die daraus resultierenden brandschutztechnischen Auflagen wurden dem Veranstaltungs- und Versammlungsbüro (VVB) als Genehmigungsbehörde übermittelt. Weiterhin wurde das Sicherheitskonzept gemeinsam mit VVB und Polizei genehmigt. Die tatsächliche Umsetzung der brandschutztechnischen Auflagen wurde unmittelbar vor Veranstaltungsbeginn bei Abnahmen vor Ort überprüft. Der Brandschutzabschnitt Veranstaltungssicherheit koordiniert darüber hinaus die weiteren Vorbereitungen innerhalb der Branddirektion (z. B. Erstellung eines Sondereinsatzplans, Bereitstellungen für Personal und Technik für die Brandsicherheitswache).

Hinsichtlich der brandschutztechnischen Bewertung stellt die IAA im Großen und Ganzen keine Besonderheit im Vergleich zu anderen Veranstaltungen dar. Der Bearbeitungsaufwand lag im üblichen Rahmen.

Die IAA unterscheidet sich aufgrund der räumlichen Verteilung im Münchner Stadtgebiet jedoch von bislang üblichen Veranstaltungen. Bisherige Veranstaltungen waren in der Regel räumlich an einem Ort klar begrenzt. Wechselwirkungen mit anderen Veranstaltungsflächen waren regelhaft nicht zu erwarten.

Die IAA mit Summit am Messegelände, dem Open Space an verschiedenen Orten in der Innenstadt und der Blue Lane als Verbindung lässt eine klare Abgrenzung nicht mehr zu. Wechselwirkungen zwischen Summit und Open Space waren zu erwarten. Die Leitung der gesamten Veranstaltung durch einen Veranstaltungsleiter erschien unpraktikabel. Das zügige Zusammentreten durch alle Beteiligten (Veranstalter und Behörden) in abstimmungsbedürftigen Krisen im sogenannten Koordinierungskreis ist aufgrund der räumlichen Ausdehnung nicht möglich. Die etablierten Verfahren in der Veranstaltungssicherheit konnten somit nicht unverändert angewendet werden und wurden angepasst.

Das Projektteam der Messe München war sich von Beginn dieser Herausforderung bewusst. Die Branddirektion wurde frühzeitig und umfassend über die Planungen informiert. Es fanden regelmäßig gemeinsame Besprechungen der Messe München mit den Behörden statt. Die konstruktiven Rückmeldungen der Branddirektion wurden angenommen und in die Planungen übernommen. Die vorgelegten Sicherheitskonzepte hatten bereits

im Entwurf eine hohe Qualität und konnten mit wenigen Änderungen und frühzeitig vor der Veranstaltung mitgezeichnet werden.

Die Bearbeitung einer Veranstaltung erfolgt in der Regel durch die örtlich zuständige Sachbearbeitung der Veranstaltungssicherheit. Häufig sind ortsspezifische Kenntnisse bei der Veranstaltungsbearbeitung erforderlich. Aufgrund der miteinander verbundenen, verschiedenen Örtlichkeiten war die koordinierte Zusammenarbeit mehrerer Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter erforderlich. Die internen Arbeitsabläufe wurden dazu angepasst. Gegenüber bisherigen Veranstaltungen ist der Arbeitsaufwand erhöht. Der Mehraufwand ist nicht quantifizierbar. Die gewonnenen Erfahrungen können jedoch für zukünftige Veranstaltungen genutzt werden.

3. Durchführungsphase

Die Branddirektion stellte in der Durchführungsphase an den Veranstaltungsortlichkeiten die sogenannte Brandsicherheitswache mit insgesamt 14 Funktionen, davon 4 Mitarbeiter*innen des Brandschutzabschnitts Veranstaltungssicherheit. Aufgaben der Brandsicherheitswache sind Brandbekämpfung und technische Hilfeleistung auf dem Veranstaltungsgelände. Einsätze der Brandsicherheitswache größeren Umfangs waren nicht erforderlich.

Die Mitarbeiter*innen des Brandschutzabschnitts Veranstaltungssicherheit überprüften während der Veranstaltung fortlaufend die Einhaltung der brandschutztechnischen Auflagen. Nennenswerte Verstöße sind bei den Kontrollen nicht aufgetreten.

Die Mitarbeiter*innen waren weiterhin ständiger Ansprechpartner vor Ort für den Veranstalter und andere Behörden. Sie nahmen an den Lagebesprechungen morgens und abends teil.

Die Erkenntnisse der Evaluation werden im Rahmen einer kontinuierlichen Verbesserung in die Planung und Durchführung der nächsten IAA Mobility einfließen.

D) Versammlungsgeschehen zur IAA

Insgesamt verlief der Gegenprotest nach Einschätzung des Versammlungsbüros milder als erwartet. Übermäßig viele kurzfristige Anzeigen, auf die sich das Versammlungsbüro vorab in Rücksprache mit den Kolleg*innen aus Frankfurt am Main eingestellt hatte, blieben aus. Die beim Versammlungsbüro angezeigten Eilversammlungen konnten in Absprache mit dem Polizeipräsidium München bewältigt werden. Insgesamt fanden in der Woche vom 06. bis 12.09.2021 ca. 50 Versammlungen statt, davon standen 19 Versammlungen direkt oder indirekt im Zusammenhang mit der IAA. Nach Einschätzung des Versamm-

lungsbüros könnte das breite Angebot durch die drei großen und lang im Voraus angekündigten Versammlungen (Klimacamp, Radsternfahrt und Fußdemo vom 11.09.2021) dazu geführt haben, dass sich viele Interessierte dort angeschlossen und keine eigenen kleineren Versammlungen angezeigt haben.

Zum Verlauf der einzelnen Versammlungen lässt sich zusammengefasst sagen, dass die meisten IAA Versammlungen unproblematisch und friedlich verlaufen sind. Allerdings kam es auch zu einigen nicht angezeigten und problematischen Protestaktionen (z.B. Abschlaktion von verschiedenen Autobahnbrücken, mehrere Baumbesetzungen, Blockadeaktionen an den Open Spaces mit Aufhängen von Bannern und Versuchen, sich selbst festzukleben, Hausbesetzung in der Karlstraße – weitere Einzelheiten vgl. den von der Polizei zu erstellenden Bericht). Andere Protestaktionen wurden erst zuvor bei der Polizei angezeigt (obwohl vorab möglich gewesen), z.B. kleine Versammlung von Greenpeace im Messeseesee.

1. Klimacamp auf der Theresienwiese von 07. bis 12.09.2021

a) Ablauf und Außendienste

Das Klimacamp (Aufbau ab 03.09., Abbau bis 15.09., Versammlungszeit 07. bis 12.09.2021) verlief mit in der Spitze ca. 1.000 Teilnehmer*innen größtenteils friedlich und wurde engmaschig von der Polizei vor Ort (Verbindungsbeamte vor Ort, Polizeipräsenz um das Camp, Personenkontrollen im Vorfeld) und kommunikativ durch das Versammlungsbüro betreut. Am 10.09.2021 kam es vor der angezeigten sich fortbewegenden Versammlung „Die Stadt gehört uns – Gegen „Open Spaces und Blue Lane“ zu Aktionen aus dem Klimacamp heraus. Dabei versuchten durch unterschiedliche Farben markierte Gruppen zu unterschiedlichen Zeiten in verschiedene Richtungen das Camp zu verlassen. Dabei kam es mindestens bei einer Aktion zu gefährlichen Situationen, als die Teilnehmer*innen an der Theresienwiese ohne Absicherung spontan auf eine Kreuzung liefen und danach versuchten, gebildete Polizeiketten zu durchbrechen. Zur weiteren Beteiligung der Campteilnehmer*innen an den Protestaktionen und sonstigem „zivilen Ungehorsam“ wird auf den von der Polizei zu erstellenden Bericht verweisen.

Vom 03. (Start Aufbau Klimacamp) bis 12.09.2021 fanden bzgl. des Klimacamps zur Kommunikation vor Ort mit dem Veranstalter, den Versammlungsleiter*innen und den beteiligten Behörden folgende Außendienste statt:

- 03.09.2021: Belehrung über die Auflagen im Versammlungsbescheid durch das Versammlungsbüro (notwendig, um die umfangreichen Auflagen genau zu erläutern und die Kooperation mit dem Veranstalter zu stärken; Rechtsmittel 2. Instanz stand noch im Raum)

- 06.09.2021: Vorabnahme unter Beteiligung der Polizei, der Branddirektion, der BI / Lebensmittelüberwachung und des Gesundheitsreferats
- 07.09.2021: Weitere Abnahme mit der Polizei
- 07. und 08.09.2021: Weitere Kontrollen der Branddirektion und des Gesundheitsreferats unter Begleitung des Versammlungsbüros
- Daneben wurde das Klimacamp über regelmäßigen Kontakt zum Veranstalter zu allen Fragen und Problemen in enger Abstimmung mit der Polizei und dem GSR durch das Versammlungsbüro begleitet. Es fanden regelmäßige Besprechungen mit der Einsatzzentrale der Polizei und den Kontaktbeamten der Polizei vor Ort statt, um Anfragen und Änderungen am Camp (wetterbedingtes Schließen der Seitenwände, Aufstellen zusätzlicher Zelte, Vergrößerung des Camps) abzustimmen.

b) Verwaltungsverfahren und Eilrechtsschutz

Eine erste telefonische Ankündigung erfolgte am 27.05.2021, die Versammlungsanzeige ging am 30.05.2021 ein.

Das Verwaltungsverfahren zur Anzeige des Klimacamps gestaltete sich zu Beginn schwierig und wies verschiedenste Rechtsfragen auf, die eine intensive Einbindung der Rechtsabteilung des Kreisverwaltungsreferates auch im späteren gerichtlichen Verfahren erforderlich machten. Anhand der vom Veranstalter vorgelegten Pläne zur Durchführung des Camps ließ sich eine eindeutige Zuordnung als Versammlung oder Veranstaltung / Campingplatz nicht vornehmen. Es musste außerdem eine komplexe rechtliche Prüfung der angezeigten Besonderheiten (Dauermahnwache, Übernachtungszelte, Veranstaltungszelte, Küche, Essensbereich etc.) durchgeführt werden. Zudem war der Platzbedarf der Radsternfahrt / Fußdemo am 11.09.2021 auf der Theresienwiese als einzige Fläche für die infektionsschutz- und sicherheitsrechtlich vertretbare Durchführung größerer Demonstrationen in der Innenstadt lange unklar. Alternative Flächen stellten sich im Prüfungsverlauf aus verschiedenen Gründen als ungeeignet heraus.

Nachdem der Versammlungscharakter vom Veranstalter nachgeschärft wurde und eine verfügbare zusammenhängende Fläche auf der Theresienwiese festgelegt werden konnte, konnte das Verfahren in mehreren Kooperationsgesprächen mit Beteiligung verschiedener weiterer Referate jedoch gut vorangetrieben werden. Die kurz vor Beginn des Camps erlassene 14. BayIfSMV hat ihr Übriges zu den Schwierigkeiten der infektiologischen Prüfung beigetragen.

Zum Klimacamp wurde ein Eilverfahren vor dem Verwaltungsgericht München geführt, das den Bescheid der Landeshauptstadt München überwiegend bestätigt hat. Eine zweite Instanz konnte vermutlich durch intensive Kommunikation und Kooperation mit dem Veranstalter abgewendet werden.

2. Sich fortbewegende Versammlung am 10.09.2021

Die sich fortbewegende Fußgänger-Versammlung zum Thema „Die Stadt gehört uns – Gegen „Open Spaces und Blue Lane“ (10.09.2021) startete mit ca. 450 Teilnehmer*innen, das Versammlungsbüro war im Außendienst vor Ort. Im Verlauf kam es zu einer laut Polizeibericht vorab vorbereiteten Hausbesetzung in der Karlstraße 20 und Versuchen, Bäume zu besetzen. Es wurden Steine geworfen und Rauchtöpfe gezündet. Ein*e Baumbesetzer*in verletzte sich beim Sturz aus einem Baum am Kopf.

3. Radsternfahrt am 11.09.2021

a) Ablauf

Die Radsternfahrt (11.09.2021) verlief soweit dem Versammlungsbüro bekannt unproblematisch und mit weniger Teilnehmer*innen als erwartet. Der Veranstalter erwartete zuletzt ca. 21.000 Teilnehmer*innen. Die Polizei geht von ca. 10.000 tatsächlichen Teilnehmer*innen aus. Davon verblieb (vermutlich auch wetterbedingt) nur ein geringer Teil auf der Theresienwiese zur Schlusskundgebung.

b) Verwaltungsverfahren und Eilrechtsschutz

Eine erste Anzeige mit unklaren Routen erfolgte am 06.10.2020, konkrete Routen wurden am 19.04.2021 eingereicht. Am 20.08.2021 hat der Veranstalter diese in prüfbarer Form aktualisiert. Die Routenführung ohne Autobahnnutzung (Verbot der Durchführung auf Autobahnen mit Teilbescheid vom 16.08.2021) wurde, nachdem auch schon vor Erlass o.g. Teilbescheids mehrere Aufforderungen an den Veranstalter ergingen, schließlich am 24.08.2021 eingereicht.

Das Verwaltungsverfahren zur angezeigten Radsternfahrt stellte einen bisher unbekanntem Aufwand dar. Insgesamt mussten 15 Landkreise bzw. Städte außerhalb Münchens eingebunden werden. Die Landeshauptstadt München wurde am 20.05.2021 vom Bayerischen Staatsministerium des Innern als zuständige Behörde bestimmt. Das Versammlungsbüro musste folglich alle Streckenprüfungen und Rückmeldungen koordinieren, alle Änderungen von Behörden- oder Veranstalterseite abstimmen, die Rückmeldungen der verschiedenen Polizeiinspektionen und -präsidien berücksichtigen, die Autobahnmeisterei beteiligen, die infektiologische Prüfung koordinieren und die komplizierte Streckenprüfung innerhalb Münchens unter Einbindung der Polizei, des Mobilitätsreferates, der Branddirektion und der MVG arrangieren. Die Kooperationsgespräche können als schwierig beschrieben werden, da wenig Verständnis für Belange Dritter und behördliche Sicherheitsbedenken vorlag. Die Lieferung verbindlicher und prüfbarer Streckenpläne erfolgte trotz

wiederholter Nachfragen der Versammlungsbehörde und der Polizei nur schleppend. Hierbei ging wertvolle Zeit verloren und es wurde viel Arbeitszeit vergeblich investiert.

In vielen Gemeinden musste zum Beispiel die freiwillige Feuerwehr zur Verkehrssicherung für zum Teil wenige Teilnehmer*innen hinzugezogen werden, weil der Sicherungsaufwand mit den vorhandenen Polizeikräften nicht mehr abbildbar war.

In zeitlicher Hinsicht war bei der Radsternfahrt zudem zu beachten, dass diese schon aufgrund der Masse an zu prüfenden Strecken und der Einbindung vieler Behörden mehrere Monate in Anspruch nahm, was auch in Zukunft – selbst bei einer mit der von 2021 vergleichbaren Streckenführung – der Fall sein wird. Sie wird zudem von mindestens zwei Sachbearbeiter*innen (1x Sachbearbeitung, 1x Führungskraft) bearbeitet werden müssen, da das Verfahren und die Kooperationsgespräche hochkomplex sind und über einen längeren Zeitraum betreut werden müssen. Nach den Erfahrungen dieser Radsternfahrt wird das Versammlungsbüro in den letzten Wochen und Tagen vor Verbescheidung zudem zusätzliche Sachbearbeiter*innen heranziehen müssen, um die extrem arbeitsintensive Streckenfinalisierung für die Verbescheidung vorzunehmen. Aufgrund vollständiger Auslastung des Veranstaltungs- und Versammlungsbüros wurde diese Aufgabe von einer kurzfristig umgesetzten Sachbearbeiterin aus einem anderen Bereich des Kreisverwaltungsreferats unter Einbringung von vielen Überstunden (s.u. Personalaufwand) übernommen.

Der Veranstalter griff die seitens des Versammlungsbüros aufgrund prognostizierter massiver Gefährdungen der Verkehrssicherheit mit Teilbescheid vom 16.08.2021 untersagte Nutzung von Autobahnabschnitten als Demo-Routen gerichtlich an. Die gerichtlichen Verfahren wurden seitens der Rechtsabteilung des Kreisverwaltungsreferates unter Einbindung anderer Dienststellen mit erheblichem Aufwand betreut. Sowohl das Verwaltungsgericht München als auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof wiesen entsprechende Eilrechtsschutzanträge als unbegründet zurück und bestätigten damit die Haltung der Sicherheitsbehörden.

4. Fußgängerdemo „#aussteigen...“ am 11.09.2021 mit zentraler Schlusskundgebung auf der Theresienwiese

a) Ablauf und Außendienste

Die Fußdemo (11.09.2021) war mit 10.000 Teilnehmer*innen angezeigt worden. Die Polizei geht von ca. 4.500 Teilnehmer*innen für den sich fortbewegenden Teil und in der Spitze von ca. 5.500 Teilnehmer*innen bei der Schlusskundgebung aus. Während des sich

fortbewegenden Teils der Fußdemo wurden Rauchtöpfe gezündet, Bäume besetzt und verschiedene Auflagen und gesetzliche Vorgaben nicht eingehalten (Abstandspflicht aus der 14. BayIfSMV, Vermummungsverbot Art. 16 BayVersG, z.B. Verbot, Seitentransparenze zu verknoten aus dem Versammlungsbescheid). Die vom GSR veranlasste Maskenpflicht wurde eingehalten.

Während der sich fortbewegenden Fußdemonstration stand das Versammlungsbüro in engem Kontakt mit den Kolleg*innen des Veranstaltungsbereichs (Open Space) und stand für Rückfragen der Polizei vor Ort zur Verfügung (z.B. Vollzug der Auflagen nach der Trennung der Demozüge am Königsplatz wg. Baumbesetzung).

Bereits am 10.09.2021, dem Aufbau-tag der zentralen Schlusskundgebung auf der Theresienwiese, fand auf Bitten des Veranstalters eine Vor-Ort-Besprechung zu Belegung (im Nordteil der Theresienwiese geparkte Kfz) und Nutzungsmöglichkeiten ungemähter Flächen auf der Theresienwiese statt.

b) Verwaltungsverfahren

Die Versamlungsanzeige ging am 29.04.2021 ein. In die konkrete Bearbeitung konnte jedoch erst eingestiegen werden, nachdem viele Unklarheiten der ersten Anzeigen bzw. Ankündigungen einer konkreten Anzeige geklärt werden konnten.

Die Streckenführung der Fußdemo hing zudem von der Streckenführung der Radsternfahrt ab, weil alle Teilnehmer*innen ungefähr gleichzeitig auf der Theresienwiese zur Schlusskundgebung eintreffen sollten, die Fußdemo jedoch nicht von den Radfahrer*innen gekreuzt werden durfte. Die Route der Fußdemo konnte folglich erst bearbeitet werden, nachdem sich die Veranstalter bezüglich der Routen der Radsternfahrt abgestimmt hatten (25.07.2021).

5. Sonstige Versammlungen

Als weitere bedeutsamere / größere Versammlungen mit IAA-Bezug fanden neben den oben genannten eine Dauermahnwache am Hbf und ein Aufzug von Fridays for Future am 10.09.2021 statt. Während der IAA wurden immer wieder Eilverksammlungen zu Polizeimaßnahmen, insbesondere Festnahmen, angezeigt. Dies meist, nachdem die Versammlungen bereits begonnen hatten.

Zudem wurde auch aufgrund starker Frequentierung der Innenstadt zur IAA durch den Veranstalter ein weiteres Eilverfahren wegen einer notwendigen Verlegung einer Versammlung geführt und von der Landeshauptstadt gewonnen.

6. Personeller Aufwand des Versammlungsbüros im Zusammenhang mit der IAA

Sowohl von Seiten des Klimacamps als auch der Radsternfahrt sah sich das Versammlungsbüro trotz enormen Einsatzes zur Ermöglichung dieser Versammlungen wiederholt negativer Presse und Beschwerden von Veranstalterseite, aber auch von Bürger*innen ausgesetzt. Im Zusammenhang mit dem Klimacamp wurde außerdem ein Dringlichkeitsantrag im Stadtrat gestellt, der vom Versammlungsbüro bearbeitet und für die Sitzung vorbereitet werden musste. Daneben gab es während der Wochen vor der IAA wiederholte, zum Teil sehr eilige Presseanfragen und Anfragen von Gewerbeverbänden zu den geplanten Demonstrationen und erwarteten Einschränkungen.

Der Bearbeitung der Versammlungen mit Bezug zur IAA können vom 01. bis 12.09.2021 mehr als 1600 Über-ZWE / 160 Überstunden des Sachgebiets I/254 zugeschlagen werden. In der Bearbeitung der Radsternfahrt und des Klimacamps sind bereits ab der zweiten Augustwoche viele Übereinheiten angefallen. In der Zeit vom 01. bis 12.09.2021 konnte kurzfristig und vorübergehend eine Sachbearbeiterin des Sachgebiets I/222 für das Versammlungsbüro gewonnen werden, welche maßgeblich zur Unterstützung beigetragen hat. Die insoweit angefallenen Übereinheiten sind in o.g. Summe nicht enthalten. Zusätzlich haben 4 PEIMAN-Vollzeitkräfte seit dem 19.07.2021 zum Großteil die Bearbeitung von Infoständen für die Bundestagswahl übernommen.

Da 2023 im Herbst die Landtagswahl ansteht, muss der Versammlungsbereich spätestens zu Beginn des Sommers 2023 mit zusätzlichem Personal ausgestattet werden, um die Flut an Informationsständen und die zu erwartenden Großversammlungen gegen die IAA bewältigen zu können. Eine entsprechende Personalzuschaltung muss über das Maß in 2021 hinausgehen, da das Sachgebiet Versammlungen üblicherweise auch die Veranstaltungssachgebiete im Veranstaltungs- und Versammlungsbüro beim Oktoberfest unterstützt und Übereinheiten wie jetzt in 2021 geleistet ein weiteres Mal nicht vertretbar sind.

7. Kosten im Zusammenhang mit Gegenprotesten zur IAA

Bezifferbare Kosten für die Stadt dürften insbesondere im Zusammenhang mit der Bauverlegung und Absicherung der Kabelbaustelle für die große Schlusskundgebung am 11.09.2021 auf der Theresienwiese (RAW) und der Entfernung der Fußballtore für das Klimacamp (Baureferat) entstanden.

D) Fazit und Ausblick auf 2023

Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates ist die IAA Mobility 2021 bei der Durchführung der Open Spaces und den Veranstaltungen im Messegelände insgesamt ohne größere Zwischenfälle verlaufen. Dies war nur durch den sehr großen Einsatz der mit der Veran-

staltung beschäftigten Kolleginnen und Kollegen bei der Vorbereitung und Durchführung möglich.

Gleichwohl bleibt das KVR bei seiner bereits formulierten Haltung, dass sich die Veranstaltung auf Grund ihres zeitlichen und räumlichen Ausmaßes sowie ihrer nahezu vollständig kommerziellen inhaltlichen Ausrichtung wie oben ausgeführt nicht für die Innenstadtplätze eignet.

2023 wird die Theresienwiese wegen des Oktoberfestaufbaus voraussichtlich nicht als Fläche für Gegenproteste zur IAA zur Verfügung stehen. Auch wenn davon ausgegangen wird, dass die Aufstellung von Versammlungen auf Straßen wegen des Rückgangs bzw. Endes der Corona-Pandemie wieder möglich sein wird, löst das nicht das Problem, dass bei Belegung des Open Space wie in 2021 keine große Fläche für Gegenproteste (viele Teilnehmer*innen, mit Bühne und geeigneten Vorkehrungen für Crowd-Control und Entfluchtung) verfügbar sein wird. Es ist dann zu erwarten, dass es keinen organisierten großen Protest, dafür aber umso mehr eigenständige und nicht angezeigte Proteste geben wird. Unabhängig davon erscheint es mit Blick auf den Verfassungsrang des Versammlungsgrundrechts kaum vertretbar, die Innenstadt so weit zu belegen, dass Gegenprotest zur IAA in entsprechend großem Rahmen faktisch unmöglich gemacht wird.

Der Umfang des Gegenprotests zur IAA 2023 lässt sich derzeit kaum abschätzen, Gegendemos werden aber sicher mindestens in gleichem Umfang wie 2021 stattfinden, bei Wegfall aller Corona-Beschränkungen und auch -Bedenken ggf. sogar noch größer ausfallen. Bereits jetzt liegt dem Versammlungsbüro u.a. für 2023 eine Versammlungsanzeige vor, wonach im gesamten Innenstadtbereich u.a. während des Zeitraums der IAA erhebliche Proteste beabsichtigt sind.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass auf Grund der Corona-Pandemie im Jahr 2021 eine Vielzahl von Veranstaltungen, die unter normalen Umständen parallel oder im näheren zeitlichen Umfeld der IAA stattgefunden hätten, abgesagt wurden. Dies betrifft insbesondere das Streetlife Festival und den Corso Leopold, aber selbstverständlich auch das Münchner Oktoberfest, das 2023 nur eine Woche nach der IAA beginnen soll. Das Veranstaltungs- und Versammlungsgeschehen im Innenstadtbereich wird durch die IAA für einen Zeitraum von etwa drei Wochen quasi unmöglich gemacht, da fast alle Örtlichkeiten in der Innenstadt durch die IAA in Anspruch genommen werden. Dies betrifft z.B. auch den Trachten- und Schützenumzug am ersten Sonntag des Oktoberfestes. Für diesen Umzug werden an verschiedenen Örtlichkeiten, die auch durch die IAA genutzt werden, Sitztribünen errichtet. Hier sind wegen des Abbaus der IAA räumliche und terminliche Konflikte zu erwarten, die frühzeitig geklärt werden müssen. Insgesamt verbleiben damit für andere andere Veranstaltungen und Versammlungen somit kaum geeignete Örtlichkeiten.

Die Theresienwiese wird 2023, wie bereits erwähnt, aufgrund des Oktoberfests nicht wie in diesem Jahr als Logistikfläche für die IAA zur Verfügung stehen. Die in diesem Jahr vom Veranstalter zunächst in Erwägung gezogene Fläche am Theaterfestivalgelände im Olympiapark wird regelmäßig vom einem Sommerfestival sowie von einem Ferienprogramm für Kinder in Anspruch genommen. Es ist mit Einschränkungen für diese Veranstaltungen zu rechnen, wenn das Theaterfestivalgelände anstelle der Theresienwiese als Logistikfläche genutzt werden soll.

Durch die Aufbauten am Königsplatz wurden die Rasenflächen massiv geschädigt. Die Wiederherstellung der Flächen wird mehrere Wochen in Anspruch nehmen. Während dieser Zeit können die Grünflächen weder als Aufenthaltsfläche für Besucherinnen und Besucher genutzt werden, noch können während dieser Zeit Veranstaltungen oder Versammlungen durchgeführt werden. In diesem Jahr konnte aufgrund der Schäden eine geplante Theaterveranstaltung nicht durchgeführt werden. Dies bedeutet, dass der Königsplatz nicht nur während der Veranstaltung und des Auf- und Abbaus, sondern für eine wesentlich längere Zeit nicht in gewohntem Umfang genutzt werden kann. Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates muss bei einer Wiederholung der IAA eine Lösung gefunden werden, die sicherstellt, dass der Platz nach Ende der Veranstaltung bzw. Abbaus zeitnah wieder in vollem Umfang zur Verfügung steht.

Das Veranstaltungs- und Versammlungsbüro ist in den Wochen vor dem Oktoberfest personell bereits sehr stark in Anspruch genommen. In den Zeitraum August/September fällt ein erheblicher Teil der sicherheitsrechtlichen Aufgaben, die in diesem Zusammenhang zur sicherheitsrechtlich vertretbaren Durchführung des Oktoberfests zu leisten sind. Insbesondere betrifft dies:

- die Prüfung des Personals der Ordnungsdienste des Veranstalters und der Beschicker gemäß Oktoberfest-VO,
- die Prüfung und Ausstellung von Zufahrtskontrollbelegen für die Einfahrt auf das Festgelände,
- die Ausstellung von Einfahrtscheinen,
- die Prüfung des Sicherheitskonzeptes,
- die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen (Veranstaltungsbescheid, Gestattungen).

Parallel dazu kann die sicherheitsrechtliche Bearbeitung der IAA nur durch eine spürbare Personalzuschaltung geleistet werden, vgl. oben auch zum Versammlungsbereich.

Sollte die IAA ungeachtet der Bedenken des Kreisverwaltungsreferats bzgl. der Durchführung in der Innenstadt auch 2023 wieder im Innenstadtbereich stattfinden, benötigt das Kreisverwaltungsreferat klare Vorgaben aus dem Stadtrat zu Umfang, Inhalt und Gestaltung der Messebauten auf den einzelnen Plätzen. Nur mit solchen Vorgaben ist es der Genehmigungsbehörde möglich, im Rahmen der sicherheitsrechtlichen Prüfung der Ver-

anstellung entsprechend Einfluss zu nehmen. Es ist nochmal darauf hinzuweisen, dass eine parallele sicherheitsrechtliche Bearbeitung von IAA, Oktoberfest und weiteren Veranstaltungen sowie dem zu erwartendem Versammlungsgeschehen und der anstehenden Landtagswahlen nur mit zusätzlicher personeller Unterstützung leistbar ist.“

17.Erfahrungsbericht des Mobilitätsreferates

„Die Stellungnahme gliedert sich thematisch in folgende Erfahrungsberichte auf:

1. IAA Mobility Summit und Mobilitätskongress
2. Blue Lane
3. Open Spaces
4. Versammlungsgeschehen
5. Abschlussbemerkung

1. IAA Mobility Summit und Mobilitätskongresse Do

Das Mobilitätsreferat begrüßt die neue Ausrichtung der IAA Mobility und hat die verschiedenen Veranstaltungsorte besucht, so auch den Summit auf dem Messegelände. Die Anzahl und Vielfalt der Aussteller und Branchen spiegelte die angestrebte Weiterentwicklung der IAA Mobility wider. Die Bemühungen einer fachlichen Öffnung des Themas erkennt das Mobilitätsreferat an, hat bei seinen Besuchen aber auch festgestellt, dass der Automotive-Sektor nach wie vor eine vorrangige Rolle auf der IAA Mobility spielt. Die Herausforderungen der urbanen Mobilität können nicht allein durch umweltfreundliche Antriebe und Kraftstoffe gelöst werden, sondern erfordern vor allem eine Umverteilung und Nutzung der Straßenräume nach Kriterien der Flächeneffizienz, der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, des Klima- und Umweltschutzes und der Aufenthaltsqualität. Die Reduzierung des Besitzes und der Nutzung von privaten Pkw im Stadtverkehr ist dafür unerlässlich. Daher sollte aus Sicht des Mobilitätsreferates eine stärkere Verschneidung der Verkehrsträger bzw. Aussteller, ein multimodales Verständnis von Mobilität und eine stärkere Thematisierung von Mobilitätsalternativen zum Privat-Pkw bei den künftigen IAA Mobility Summits angestrebt werden.

Das Besucheraufkommen mit Anfahrt per Pkw zum Messegelände war an allen Messetagen im Vergleich zu anderen Großmessen überschaubar und verursachte keine größeren Verkehrsbehinderungen. Anfahrten mit Reisebussen waren im Vergleich zu anderen Großmessen verschwindend gering. Als Parkflächen reichten die Messe eigenen Kapazitäten (Messeparkhaus, Freifläche Nord und Sonderfreifläche Süd) sowie das angrenzende P+R-Parkhaus Messestadt Ost aus.

Aus Kapazitätsgründen konnte das Mobilitätsreferat keine Person für den Verkehrsleitstand an der Messe zur Verfügung stellen. Am Nachmittag eines jeden Messetages erfolgte eine sog. „Verkehrsrunde“ am Messegelände, an dem sowohl das Polizeipräsidium München, als auch das Mobilitätsreferat digital zugeschaltet wurden, um die aktuellen

Verkehrsthemen im Umfeld des Messegeländes zu besprechen und sich unter den Beteiligten abzustimmen.

Mitarbeiter*innen des Mobilitätsreferates haben darüber hinaus an dem fachlichen Dialog der IAA Mobility im Rahmen von verschiedenen Veranstaltungen als Vortragende und Diskussionsteilnehmer*innen mitgewirkt (z.B. bei der Conference und dem Citizens Lab auf dem Marienplatz). Damit hat das Mobilitätsreferat die verkehrliche, kommunale Perspektive der Landeshauptstadt München in das Programm der IAA Mobility eingebracht.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 27. Januar 2021 wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, einen Münchner Mobilitätskongress parallel zur und eng verzahnt mit der IAA Mobility durchzuführen. Der Mobilitätskongress fand vom 7. bis 10. September 2021 statt. Im umfangreichen Programm waren Referent*innen verschiedenster Mobilitätsbranchen und Interessensgruppen der Stadtgesellschaft vertreten, auf eine Verknüpfung mit der IAA Mobility in Hinblick auf Themen und Zielgruppen wurde geachtet. Insgesamt ist festzustellen, dass sich einige Inhalte und Ziele von Sessions des Mobilitätskongresses und der IAA Mobility, insbesondere des zugehörigen Citizens Lab, glichen und in der nun anstehenden Reflexion eine Verschneidung bzw. Abgrenzung der Formate thematisiert werden sollte.

Das Mobilitätsreferat plant dem Stadtrat im Mobilitätsausschuss einen Erfahrungsbericht zum Mobilitätskongress und den in diesem Rahmen durchgeführten bürgerschaftlichen Projekten, inklusive den Planungen zum künftigen Vorgehen, noch in 2021 vorzulegen.

2. Blue Lane

Zur Bewältigung der Herausforderungen einer stadt- und klimaverträglichen Mobilität wurde der Einsatz von Umweltpuren in München in den vergangenen Jahren bereits in verschiedenen Kontexten thematisiert (u.a. im Rahmen der Modellstadt 2030). Umweltpuren für z.B. emissionslose Fahrzeuge, den ÖPNV, Shuttlesysteme und Fahrgemeinschaften haben das Potenzial, gezielt umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern, den Besetzungsgrad von Pkw zu erhöhen und zu einer Verkehrsreduktion beizutragen. Das Mobilitätsreferat ist an einer Untersuchung der Potenziale und Wirkungen sowie der Machbarkeit und Überwachung stark interessiert. Das Thema hat durch die Blue Lane der IAA Mobility an zusätzlicher Bedeutung und Bekanntheit gewonnen.

Mit der funktionalen Blue Lane wurde eine neue bisher im Münchner Straßenverkehr noch nicht erprobte Verkehrsführung innerhalb sehr kurzer Zeit umgesetzt. Dies war nur durch das große Engagement einer Vielzahl von Kolleg*innen, die gute referatsübergreifende Zusammenarbeit und der Unterstützung eines Ingenieurbüros möglich.

Die Einrichtung dieser Sonderfahrspur im begrenzten innerstädtischen Verkehrsraum mit einer Vielzahl unterschiedlichster Verkehrsteilnehmer*innen und Einflussfaktoren hat sich erwartungsgemäß als sehr komplex dargestellt. Dabei waren verschiedene planerische, rechtliche, technische und bauliche Problemstellungen zu klären. Diesbezüglich wird auch auf die Stadtratsbeschlüsse vom 29.04.2020 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 18418) und vom 05.05.2021 (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 02947) verwiesen.

Die straßenverkehrsrechtlich umgesetzte funktionale Blue Lane wurde entsprechend des Stadtratsauftrags vom 05.05.2021 (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 02947) vom Mobilitätsreferat evaluiert. Nachfolgend werden dazu die wichtigsten Aspekte und Erkenntnisse dargestellt.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich der Aussagekraft der Beobachtungen und Verkehrszählungen eine Reihe von Unwägbarkeiten bleiben. So wurden die Verkehrszahlen etwa durch die Ferienzeit und des pandemiebedingt weiterhin erhöhten Homeoffice-Anteils im Vergleich zum üblicherweise im normalen Alltag entstehenden Verkehrsaufkommens beeinflusst. So kann auch der durch die Messe ausgelöste Binnenverkehr zwischen dem Messegelände und der Innenstadt daher nicht belastbar eingeordnet werden.

Fazit Verkehrserhebungen, Beachtungsquote

Am Donnerstag, den 09.09., und am Sonntag, den 12.09.2021, fanden vom Mobilitätsreferat beauftragte Verkehrserhebungen in der Prinzregentenstraße und Einsteinstraße statt. Das beauftragte Büro kam dabei zu folgendem Fazit:

„Auf der Blue Lane fahren auf beiden Straßen an beiden Tagen weniger Fahrzeuge als auf der „Normalspur“. Der Besetzungsgrad der Blue Lane ist mit Werten zwischen 1,3 und 1,4 Personen/Fahrzeug am Werktag etwas höher als dies von vergleichbaren Zählungen im Stadtgebiet bekannt ist. Der noch höhere Besetzungsgrad am Sonntag ergibt sich auch daraus, dass im Freizeitverkehr generell die Fahrzeuge höher besetzt sind als im Berufsverkehr an Werktagen.

Dennoch ist die Zahl der Fahrzeuge, die verbotenerweise die Blue Lane benutzen immer höher als die Zahl der Fahrzeuge die darauf fahren dürfen. In der Prinzregentenstraße waren an beiden Erhebungstagen jeweils ein Drittel aller Fahrzeuge auf der Blue Lane erlaubte Nutzer, auf der Einsteinstr. nur zwischen 15% am Werktag und 22% am Sonntag.

Nach subjektiven Beobachtungen sind die Gründe für die Fehlnutzung sowohl bewusstes Ignorieren der Regelung (nachdem bekannt war, dass nicht sanktioniert wird) als auch Unkenntnis der Regeln.

Bewusstes Ignorieren wurde vor allem dann sichtbar, wenn die Zahl der wartenden Fahrzeuge an der nächsten LSA auf der Blue Lane geringer war als auf der Normalspur. Auch wurde oft kurz vor der LSA noch die Fahrspur gewechselt, um die Grünphase nutzen zu können.

Da keine richtigen Staus durch Verkehrsüberlastung an den Erhebungsstellen auftraten, konnte die vielleicht erwartete höhere Fehlnutzung in den Spitzenstunden nicht beobachtet werden. Der Anteil der Fahrzeugmengen auf der Blue Lane gegenüber der Normalspur blieb im Tagesverlauf relativ konstant.

Viele eigentlich nicht berechnigte Autofahrer*innen nutzten die Blue Lane wohl aus Unkenntnis bzw. Nichtverständnis der Beschilderung. Dies wurde auch dadurch deutlich, dass eigentlich für die Blue Lane berechnigte Fahrzeuge wie Elektro-Pkw und Probe-/ Demonstrationfahrzeuge der Aussteller in größerer Zahl auch die Normalspur nutzten. Taxis waren dagegen überwiegend auf der Blue Lane unterwegs.“

Selbst bei hinreichend bekannten Verkehrszeichen benötigt eine Neuregelung der Verkehrsführung an einer Örtlichkeit eine mehrwöchige Gewöhnungsphase. Insofern ist eine geringe Beachtungsquote bei einer bis dato unter Verkehrsteilnehmer*innen unbekanntem Sonderfahrspur in einem aktiven Zeitraum von einer Woche grundsätzlich nicht ungewöhnlich.

Beschilderung und Markierung

Ein explizit für eine solche Sonderfahrspur vorgesehenes Verkehrszeichen sieht die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) derzeit nicht vor. Die Beschilderung (Sperrbeschilderung mit Freigabe durch Zusatzzeichen) wurde in Abstimmung mit den Aufsichtsbehörden (Regierung von Oberbayern, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration) gewählt. Einerseits wird damit den bestehenden Regelungen in der StVO bestmöglich Rechnung getragen und andererseits erfolgte dadurch eine einheitliche Beschilderung der Blue Lane auf der Autobahn und im Stadtgebiet.

Anders als auf der Autobahn war im Stadtgebiet nur eine statische Beschilderung am Fahrbahnrand und keine fahrspurbezogene „Überkopfbeschilderung“ möglich. Während bei einer sog. „Überkopfbeschilderung“ die geltende Sperrung einer Fahrspur mit Ausnahmen für Berechnigte deutlich sichtbar darzustellen ist, waren einige der Schildertafeln nicht ausreichend erkennbar, da in der Einstein- und Prinzregentenstraße oft nur ein Standort im Baumgraben zwischen zwei Bäumen möglich war. Auch eine deutlichere Kennzeichnung des Sonderfahrstreifens etwa durch Aufmarkierung eines Schriftzugs „Blue Lane“ konnte aus Kostengründen nicht realisiert werden.

Weiterhin kann die unberechtigte Nutzung des Sonderfahrstreifens nur mit der angesprochenen „Überkopfbeschilderung“ geahndet werden. Unabhängig davon, dass bei neuen Verkehrsregelungen hinsichtlich der Überwachung und Sanktionierung generell ein gewisser Kulanzzeitraum eingeräumt wird, war im Stadtgebiet auch aus rechtlichen Gründen keine Sanktionierung möglich.

Störungen auf der Blue Lane

Auf der Strecke der Blue Lane selbst konnten trotz zahlreicher unberechtigter Nutzungen keine Verkehrsbehinderungen oder ungewöhnliche Staus festgestellt werden. Auch wurden dem Mobilitätsreferat keine konkreten Gefahrensituationen bekannt. Dazu wird das Polizeipräsidium München in deren eigener Stellungnahme soweit erforderlich näher eingehen.

Sperrung Autobahnzufahrten

Die Sperrung der Autobahnzufahrten hat das Mobilitätsreferat in der Vorlage vom 05.05.2021 (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 02947) bereits als kritisch bewertet, da dies zum einen zu nicht unerheblichen Verkehrsverlagerungen führt und zum anderen kein anzustrebendes zukunftsfähiges Modell sein kann.

Aufgrund der aus Gründen der Verkehrssicherheit gesperrten Autobahnauffahrten Zamdorf, Daglfing, sowie Steinhausen wurde eine Umleitungsstrecke beschildert, welche zur Auffahrt Am Moosfeld führte. Es war zu beobachten, dass durch die gesperrten Autobahnauffahrten erheblicher Umleitungsverkehr auf den Achsen nördlich und südlich entstanden ist, den die Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet nicht mehr leistungsfähig abwickeln konnten. Dies führte zeitweise zu erheblichen Zeitverlusten, insbesondere für betroffene Anlieger*innen. Dem Ziel, den Autoverkehr auf dem übergeordneten Straßennetz zu bündeln, ist dies nicht zuträglich.

Die für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrte Auffahrt Steinhausen (Weltenburger Straße) hat sich für die von der Messe München organisierten, professionellen Ordner*innen als neuralgischer Punkt erwiesen. Während bei den im Zeitraum von 8:00 bis 20:00 Uhr voll gesperrten Auffahrten kaum Zwischenfälle mit versuchten Durchbrechungen der Sperre oder Diskussionen mit den Fahrzeuglenker*innen gab, so war dies in der permanent für den MIV gesperrten Weltenburger Straße regelmäßig der Fall. Manche Pkw-Fahrer*innen schafften es sogar, sich an den durchfahrtsberechtigten Linienbus durch dichtes Auffahren „anzuhängen“ und somit die Sperrung zu durchbrechen. Bei einigen Linienbussen wiederum war zu beobachten, dass die Fahrer*innen das für diese Verkehrsführung angeordnete Stop-Schild (Zeichen 206 StVO) trotz interner Anweisung der MVG nicht beachtetten.

Von den Umleitungen waren auch die im Gewerbegebiet Zamdorf ansässigen Unternehmen betroffen, deren Betriebsprozesse beeinträchtigt wurden.

Beschwerden

Insgesamt gingen bislang nur wenige Beschwerden beim Mobilitätsreferat bzgl. der Blue Lane ein. Die meisten eingehenden Beschwerden thematisierten den deutlichen Zeitverlust und die Behinderungen auf der Umleitungsstrecke.

Fazit:

Insgesamt sind die gewonnenen Erkenntnisse im Hinblick auf eine dauerhafte Einrichtung eines solchen Sonderfahrstreifens bzw. der Weiterführung für die IAA Mobility im Jahr 2023 wenig aussagekräftig. Dennoch konnten hinsichtlich der Rahmenbedingungen und des Aufwands gewisse Erfahrungen gesammelt und Aspekte mit Verbesserungspotential erkannt werden, wenngleich diesbezüglich nicht alle Punkte der Entscheidungsbefugnis der Landeshauptstadt München obliegen.

Bzgl. der Beschilderung und Markierung solcher Sonderfahrspuren ist eine Änderung der StVO mit klaren Regelungen und einer „Positivbeschilderung“ sowie einem gesonderten Sanktionstatbestand wünschenswert. Dies muss aber bekanntlich vom Bundesgesetzgeber veranlasst werden. Der Akzeptanz einer solchen Verkehrsregelung wäre das sicherlich zuträglich.

Die Sperrung der Autobahnausfahrten ist nicht zielführend und kein zukunftsfähiges dauerhaft vorstellbares Modell. Im Hinblick auf eine erneute Einrichtung der Blue Lane im Jahr 2023 ist diesbezüglich frühzeitig mit der Autobahn GmbH des Bundes in Kontakt zu treten, um etwaige Lösungen zu finden.

Verkehrsprojekte wie die Blue Lane als Sonderfahrspur über einen längeren Streckenabschnitt sind sehr komplex und brauchen für eine rechtskonforme und verkehrssichere Umsetzung ausreichend Vorlaufzeiten. Entsprechend hoch ist der Aufwand. Im Hinblick auf eine erneute Einrichtung einer Blue Lane zur IAA Mobility 2023 ist folglich frühzeitig abzuwägen, inwieweit der erforderliche Aufwand im Verhältnis zur Dauer und zum Nutzen eines solchen Sonderfahrstreifens nur während des Veranstaltungszeitraums gerechtfertigt erscheint. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf eine etwaige Weiterführung der funktionalen Blue Lane vom Mittleren Ring Richtung Innenstadt. Das mit Stadtratsbeschluss vom 05.05.2021 vorgestellte Gutachten, zeigt diesbezüglich bereits, dass dafür auch bauliche Veränderungen notwendig sind, die wiederum zusätzlichen Aufwand hervorrufen. Seitens des Mobilitätsreferates wird eine erneute Umsetzung mit den vorhandenen Personalressourcen nur zu Lasten anderer Projekte und Aufgaben möglich sein.

Die Bewertung der Blue Lane auf der BAB94 erfolgt durch die Autobahn GmbH des Bundes.

Abschließend ist festzuhalten, dass das Mobilitätsreferat die Themen Blue Lane bzw. Umweltspuren weiterhin und umfassend, auch mit den genannten Partnern, in ihren Potentialen und Wirkungen sowie der Machbarkeit und Überwachung untersuchen und evaluieren möchte, unter anderem im Rahmen des laufenden Förderprojekts TEMPUS (Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr).

3. Open Spaces

Der allgemeine Rad- und Fußgängerverkehr hatte die Hauptbeeinträchtigungen im Bereich der Open Spaces „Odeonsplatz“, „Wittelsbacherplatz“, „Hofgarten“ und „Königsplatz“ zu verzeichnen.

Bereits bei den Aufbauarbeiten zu den Open Spaces in der Münchner Innenstadt kam es zu Beeinträchtigungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Dies lag daran, dass neben den ausgewiesenen Ausstellungsflächen weit größere Arbeitsflächen für den Aufbau (aufgrund Materialanlieferung mittels LKW, Entladevorgänge mittels Stapler und Aufbau mittels Kranfahrzeugen) benötigt wurden, als zunächst angedacht und im Konzept festgelegt und von Seiten des MOR freigegeben wurden.

Infolge der Größe und der Ausgestaltung der Messeaufbauten auf den Open Spaces kamen zum sechstägigen Veranstaltungszeitraum (07. - 12.09.) im Vergleich zu anderen Veranstaltungen in direkter Innenstadtlage eine verlängerte Auf- und Abbauzeit hinzu (Aufbau zum Teil bereits ab 27.08.; Abbau bis einschließlich 17.09.). Zusätzlich kamen temporär notwendige Sperrmaßnahmen für den Aufbau des Kunstwerkes „Earthtime“ am Odeonsplatz hinzu.

Die Behinderungen für den Rad- und Fußgängerverkehr sind dadurch weitaus gravierender ins Gewicht gefallen, als bei anderen Veranstaltungen in direkter Innenstadtlage, die sich zumeist nur auf ein Wochenende beziehen und terminlich abgestimmt auf unterschiedliche Bereiche der Innenstadt verteilt werden.

Dem ursprünglichen Konzept für die sog. Open Spaces folgend, war eine Einzäunung der Plätze während der Veranstaltungszeit nicht vorgesehen. Das Konzept sah in diesem Zeitraum eine Durchlässigkeit für den allgemeinen Fußgängerverkehr vor. Die Umzäunungen wurden schließlich notwendig, um die behördlicherseits coronabedingt veranlassten Auflagen einhalten zu können.

Erst aufgrund dieser Vorgabe war es aus Sicherheitsgründen unumgänglich, den allgemeinen Fußgängerverkehr um die Ausstellungsflächen zu „kanalisieren“. Hinzu kamen Anstellsituationen zu den jeweiligen Messeständen, die den allgemeinen Fußgängerverkehr nochmals einschränkte.

Der sich ergebenden Situation folgend, mussten aus Sicherheitsgründen bedarfsweise Radwegbeziehungen am Odeonsplatz / Brienner Straße unterbrochen und die Radfahrer*innen mittels Ordner*inneneinsatz aufgefordert werden vom Fahrrad abzusteigen, um die Engstellen mit den anderen Fußgänger*innen schiebend zu passieren. Das selbe galt für E-Scooter-Nutzer*innen, die vermehrt das Innenstadtbild prägen und ebenso die Hauptfahrradrouten nutzen.

Die Hofgartenstraße (Privateigentum des Freistaates Bayern) stellte eine weitere Veranstaltungsfläche dar und war somit für den Radverkehr ebenfalls gesperrt. Das Mobilitätsreferat hatte im Vorhinein der Nutzung der Hofgartenstraße als Veranstaltungsfläche nur zugestimmt, wenn alternativ eine Umleitung über den oberhalb der Hofgartenstraße gelegenen (geschotterten) Fußweg innerhalb des eigentlichen Hofgartens zur Verfügung steht. Die zuständige Residenzverwaltung hat diesem Wunsch jedoch nicht entsprochen. Weitere alternative Routenführungen standen aufgrund der bisherigen Radinfrastruktur und den örtlichen Begebenheiten in der Münchner Innenstadt nicht zur Verfügung.

Generell war während des gesamten Zeitraumes der IAA Mobility in der Münchner Innenstadt ein sehr hohes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen. Die in der Stellungnahme von CityPartner München e.V. (CPM) enthaltene Statistik zeigt exemplarisch, wie hoch das Fußgängeraufkommen an den fünf Messetagen in der Theatinerstraße und somit unmittelbar am Open Space Odeonsplatz war. Am ersten Messetag (07.09.2021) lag die Passantenfrequenz z.B. mit 51.000 Passant*innen fast um das Doppelte über dem Durchschnitt der bisher dort im Vergleich gemessenen Werte. Das Passantenaufkommen wurde von Tag zu Tag immer mehr. Am Mittwoch und Donnerstag (08./09.09.) ca. 56.000 Passant*innen, am Freitag (10.09.) knapp 57.000 Passant*innen und am Samstag (11.09.) - trotz zeitweiligem Regenschauer und angekündigter Verkehrsbehinderungen im Stadtgebiet - über 69.000 Passant*innen.

Aufgrund des sehr hohen Fußgängeraufkommens konnte der Innenstadtbereich mit dem Fahrrad nur weiträumig umfahren werden. Eine ungehindertes Passieren vom Odeonsplatz / Residenzstraße und Brienner Straße, zwischen Odeonsplatz und Amiraplatz, war lediglich in den Morgenstunden und späteren Abend- und Nachtstunden mit dem Fahrrad möglich.

Für den Open Space „Königsplatz“ konnte das bereits bewährte Sperren- und Wegekonzept wie bei den jährlich stattfindenden Königsplatz-Konzerten als Grundlage herangezogen werden. Die Umleitung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie Radfahrverkehrs erfolgte über folgende Wegerouten:

Stadteinwärts über Brienner Straße – links ab Augustenstraße – rechts ab Gabelsbergerstraße – rechts ab Barer Straße – Karolinenplatz

Stadtauswärts über Karolinenplatz – links ab Karlstraße – rechts ab Augustenstraße – links ab Briener Straße

Insbesondere die Wegebeziehung stadtauswärts über die Karlstraße stieß hier an ihre Belastungsgrenze.

Der insgesamt sehr lange Sperrzeitraum des Königsplatzes (bereits im Vorfeld Sperrung aufgrund „Sommer in der Stadt“) führte dazu, dass die Hauptein- und Hauptausfahrtroute der Briener Straße für den Kraft- und Radfahrverkehr aus/in Richtung Westen durchgängig gesperrt war und eine Umleitung in Kauf genommen werden musste.

Eine Andienung des Königsplatzes mit den Buslinien 100 und 68 über die Luisenstraße war durchgehend möglich.

Weitere dauerhafte Beeinträchtigungen für den MIV konnten bei allen Open Spaces nicht festgestellt werden. Lediglich der Bereich Odeonsplatz, südlich Galeriestraße, und die Briener Straße, zwischen Odeonsplatz und Amiraplatz, sowie der Königsplatz, mit den anliegenden Straßenzügen Luisenstraße und Katharina-von-Bora-Straße / Arcisstraße, mussten für diese Verkehrsart gesperrt werden.

Dem Verkehrskonzept folgend konnten die betroffenen Anlieger*innen am Odeonsplatz außerhalb der Öffnungszeiten der Open Spaces über eine Einbahnregelung von Norden (Galeriestraße) nach Süden (Briener Straße) ihr Anwesen / Arbeitsstelle mit dem Fahrzeug erreichen und notwendige Be- und Entladevorgänge durchführen.

Im Bereich des Max-Joseph-Platzes musste der Veranstalter die ständige An- und Abfahrt der Tiefgarage gewährleisten.

Nicht unerwähnt sollte die Feststellung bleiben, dass von Aussteller*innen der IAA Mobility zusätzliche Räumlichkeiten im direkten Umfeld der Open Spaces (z.B. Filmcasino am Odeonsplatz) extra angemietet und komplett neu ausgestattet wurden, um sich im Nahbereich der IAA Mobility zu präsentieren oder Events stattfinden zu lassen. Die Anlieferungen und Arbeiten vor Ort, die nicht durch den Veranstalter der Open Spaces koordiniert wurden, erhöhten nochmals die Beeinträchtigungen und das Verkehrsgeschehen im Umfeld der Open Spaces. Somit mussten zusätzliche Anfahrten von privaten Busunternehmen oder private Shuttlefahrten im Bereich Ludwigstraße / Galeriestraße festgestellt werden, die zu zwischenzeitlichen Verkehrsbeeinträchtigungen führten.

Zudem konnte tagsüber die MVG die Andienung des Odeonsplatzes mit den Buslinien 100 und 153 mit einer Wendung im Einmündungsbereich Ludwigstraße / Galeriestraße nicht problemlos durchführen. Die MVG hatte zwischenzeitlich die Buslinie 100 aufgrund der Beeinträchtigungen eigenständig umgeleitet. Einer zukünftigen Wendung der Buslinien in der Ludwigstraße / Höhe Galeriestraße kann aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgrund der gemachten Erfahrungen zukünftig nicht mehr zugestimmt werden. Eine direkte Erreichbarkeit des Odeonsplatzes mittels einer Buslinie wäre somit in Zukunft während des gesamten Sperrzeitraumes des Odeonsplatzes (2021: 01.09. - 16.09.) nicht ge-

geben.

Beeinträchtigungen der Nachtlinien am Odeonsplatz (diese nutzen ebenso die oben genannte Einbahnregelung) wurden beim Mobilitätsreferat nicht bekannt.

Ausblick auf 2023, um die verkehrlichen Beeinträchtigungen hinsichtlich der Open Spaces zu minimieren:

- Aus Sicht des Mobilitätsreferates muss intensiv diskutiert und vom Stadtrat neu entschieden werden, welche Flächen in der Innenstadt in welchem Umfang und Gestaltung der Messebauten der IAA Mobility im Jahr 2023 zur Verfügung gestellt werden kann. Zu beachten ist hierbei, dass neben den Flächen des Veranstalters weitere Parkplätze durch zusätzliche Taxistandplätze, An- und Abfahrtszonen der Blue Lane, Flächen für Einsatzkräfte der Polizei für die Allgemeinheit weggefallen sind.

Die Erfahrungen der IAA Mobility im Jahr 2021 zeigten große Beeinträchtigungen für den allgemeinen Fußgängerverkehr in der Münchner Innenstadt. Darüber hinaus waren die Hauptfahrradrouten, die am Odeonsplatz aufeinander treffen, über den gesamten Zeitraum beeinträchtigt bzw. standen den Radfahrer*innen aufgrund des hohen Besucheraufkommens nicht zur Verfügung.

Hierbei sei darauf hingewiesen, dass alternative und bereits geplante Verbesserungen der Radinfrastruktur für das Jahr 2023 im nördlichen Bereich der Münchner Innenstadt noch nicht zur Verfügung stehen werden. Im Hinblick auf das Großevent „European Championships“ im Jahr 2022 und die Fertigstellung der „Sanierung Altstadtringtunnel“ können diese Maßnahmen frühestens im Jahr 2024 baulich umgesetzt werden. Somit stehen auch für das Jahr 2023 keine alternativen Wegerouten für Radfahrer*innen in direkter Innenstadtlage zur Verfügung. Aus Sicht des Mobilitätsreferates braucht es hierfür Lösungen. Das Mobilitätsreferat begrüßt den von VDA und Messe angebotene Weg hinsichtlich einer dialogischen Fortentwicklung der IAA Mobility und steht gerne für Gespräche zur Anpassung der Open Spaces zur Verfügung.

- Im Bereich des Wittelsbacherplatzes, des Max-Joseph-Platzes und des sog. Odeonsplatzes können nur solche Aufbauten genehmigt werden, bei denen auch der Auf- und Abbau ausschließlich auf den genehmigten Veranstaltungsflächen erfolgen kann.

Im Vergleich zur diesjährigen durchgeführten IAA Mobility ist das Ausmaß der Messebauten auch im Bereich des Reiterdenkmals am Odeonsplatz deutlich zu reduzieren, um eine bessere Umfahrung für Radfahrer*innen, zumindest während der Auf- und Abbauphase, zu gewährleisten. Eine Ausweitung der Arbeitsflächen auf die angrenzenden Gehwege, Radwege und Fahrbahnen für Be- und Entladevorgänge sind künftig auszuschließen, ebenso wie eine gleichzeitige Sperrung des Hofgartens sowie der Residenzstraße. Die Arbeiten, inkl. An- und Ablieferungen, dürfen nur in vorab fest abgestimmten und abzusi-chernden Flächen stattfinden.

- Der Veranstalter wird ein komplett neues funktionsfähiges Logistikkonzept entwerfen müssen. Die genutzte Logistikfläche „Theresienwiese“ stand nur aufgrund der Absage des Münchner Oktoberfestes zur Verfügung. Im Jahr 2023 wird aller Voraussicht diese Alternative, ebenso wie das Tollwoodgelände im Olympiapark, nicht zur Verfügung stehen. Entsprechend wird sich bei einer Durchführung der Open Spaces in der Münchner Innenstadt sich nochmals das Verkehrsaufkommen durch längere Anfahrten der Logistik zu der Veranstaltungsfläche intensivieren.

- Im Jahr 2021 fand neben der IAA Mobility keine weitere großflächigere Veranstaltung auf öffentlichem Verkehrsgrund in München statt. Im Hinblick auf eine Verbesserung der Corona-Situation werden jedoch auch im selben Zeitraum der IAA Mobility weitere Veranstaltungen wie Corso Leopold, Streetlife Festival stattfinden wollen, die ebenso Flächen des öffentlichen Raumes in der Münchner Innenstadt beanspruchen werden. Zudem werden für (Groß-)Versammlungen (z.B. Radsternfahrt des ADFC) die Fläche der Theresienwiese wegen des Oktoberfestes nicht zur Verfügung stehen. Auch aus diesen Gründen empfiehlt das Mobilitätsreferat eine Verringerung der Flächen für die Open Spaces.

- Den Erfahrungen bezüglich Aufwand für Planung und Betreuung der Open Spaces folgend, kann das Mobilitätsreferat in Zukunft nur mit einer zusätzlichen dauerhaften personellen Unterstützung eine IAA Mobility im Jahr 2023 und 2025 betreuen. Insbesondere die mit der IAA Mobility einhergehenden Versammlungen binden zusätzlich die Arbeitskapazitäten der derzeitigen Sachbearbeiter*innen im Verkehrs- und Bezirksmanagement. Lediglich aufgrund des Corona-bedingten Wegfalles von anderen Großveranstaltungen, wie das Münchner Oktoberfest, der Corso Leopold, das Streetlife Festival, konnte im Bereich MOR-GB2.36, der sich um die verkehrlichen Belange bei Veranstaltungen und Versammlungen kümmert, der Arbeitsaufwand für Planung, Erstellung von verkehrlichen Anordnungen und Betreuung der Veranstaltung mit den derzeit zur Verfügung stehenden Personal und höchstem persönlichen Einsatz mit einer Vielzahl an geleisteten Überstunden gemeistert werden.

- Das Mobilitätsreferat und Kreisverwaltungsreferat sollten generell für künftige Veranstaltungen intensiv abstimmen, wie die Beeinträchtigungen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen minimiert werden können. Eine gleichzeitige Sperrung des Hofgartens und zusätzliche generelle Beeinträchtigungen auf der Residenzstraße (abgesenkter Fahrbereich) aufgrund einer Veranstaltung (inkl. Auf- und Abbauarbeiten) muss ausgeschlossen werden.

4. Versammlungsgeschehen zur IAA Mobility

Das Mobilitätsreferat bewertet positiv, dass in der Stadtgesellschaft ein sehr großes Interesse an dem Thema Mobilität besteht, sich viele Menschen mit ihrem aktuellen und zukünftigen Mobilitätsverhalten auseinandersetzen und anlässlich der IAA Mobility friedlich

gezeigt haben, dass sie sich für die Mobilitätswende und den Umweltverbund aussprechen.

Operatives Ziel für das Mobilitätsreferat war es beim Versammlungsgeschehen, die verkehrlichen Beeinträchtigungen für die Allgemeinheit insbesondere am 11.09.2021 aufgrund der angezeigten Großversammlungen „Radsternfahrt“ und der Fußgängerdemo „#aussteigen“ mit einer zentralen Schlusskundgebung auf der Theresienwiese, so gering wie möglich zu halten.

Allein für die Radsternfahrt mussten bis zuletzt Routen mit 16 unterschiedlichen Startpunkten (4 davon allein startend im Münchner Stadtgebiet) mit den anderen beteiligten Sicherheitsbehörden und der MVG geprüft werden. Hierbei war insbesondere ein großes Fachwissen und gute Ortskenntnisse von Nöten, um die verschiedensten Streckenvarianten zu bewerten. Da die meisten eingereichten Routen nach intensiver Prüfung aus fachlicher Sicht nicht genehmigungsfähig waren, mussten unter Leitung des Versammlungsbüros sehr schwierige und konfliktreiche Kooperationsgespräche mit dem Veranstalter geführt werden. Kurzfristig eingereichte Änderungs- oder Alternativrouten des Veranstalters mussten unter großem Zeitdruck erneut hinsichtlich der verkehrlichen Vertretbarkeit geprüft werden.

Im Rückblick konnte festgestellt werden, dass die Verkehrsbeeinträchtigungen für den MIV sich als nicht so gravierend herausgestellt haben wie zunächst angenommen. Dies lag sicherlich an der insgesamt geringeren (als zuvor angemeldeten) Teilnehmerzahl bei der Radsternfahrt (somit geringere Sperrzeiten für die jeweiligen Abschnitte) und der konsequenten Verlegung der Routen auf Streckenverläufe, die möglichst wenige Wohngebiete einschlossen und zudem die Autobahnen und der Mittlere Ring frei befahrbar blieb. Jedoch kam es zu erheblichen Beeinträchtigungen für den öffentlichen Personennahverkehr. An diesem Samstag musste für eine Vielzahl an Bus- und Trambahnlinien der Betrieb zwischenzeitlich eingestellt werden, da diese aufgrund der Vielzahl an gleichzeitig genutzten Demonstrationsstrecken keine adäquaten Umleitungen während des Sperrzeitraumes befahren konnten.

Aus (Verkehrs-)Sicherheitsgründen sollten auch keine der ursprünglich beantragten Teilabschnitte der Autobahnen A96 (Lindau) bzw. A94 (Passau) für Versammlungszwecke genutzt werden. Das nachrangige Straßen- und Wegenetz im Stadtgebiet München hätte den umzuleitenden Verkehr nach Ansicht des Mobilitätsreferates und den anderen Sicherheitsbehörden nicht aufnehmen können und das Verkehrsaufkommen wäre nicht mehr leit- und beherrschbar gewesen. Dies wurde auch in fachlichen Stellungnahmen des MOR gegenüber dem anhängigen Klageverfahren vor dem Verwaltungsgericht München und dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof so vertreten und durch das Gericht am Ende bestätigt.

Hinsichtlich der Planungen für künftige Jahre sieht das Mobilitätsreferat es, ebenso wie das Kreisverwaltungsreferat, als äußerst kritisch an, dass mit dem möglichen Wegfall der Theresienwiese als Aufstellfläche für Versammlungen keine adäquaten Flächen im Innenstadtbereich für das Versammlungsgeschehen zur Verfügung stehen. Wenn nicht durch die Verringerung der Anzahl an Open Spaces in der Münchner Innenstadt alternative Plätze zur Verfügung stehen, müssten folglich breitere Straßenzüge, wie der Münchner Altstadt-ring oder der Bereich um das Siegestor, als Versammlungsflächen herangezogen werden, die eine deutlich größere Beeinträchtigung für die Münchner Bevölkerung haben werden als die Theresienwiese in diesem Jahr.

5. Abschlussbemerkung

Das Mobilitätsreferat ist zum 1. Januar 2021 als neues Referat gestartet und leistet den Referatsaufbau parallel zu der fachlichen Arbeit. Die Dynamik, die die IAA Mobility in München in vielerlei Hinsicht entfacht hat, ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Aufgaben, die sich daraus für das Mobilitätsreferat abgeleitet haben, waren – wie die Ausführungen der Stellungnahme deutlich machen – jedoch äußerst umfangreich. Eine große Anzahl an Dienststellen hat die IAA-bezogenen Vorhaben über Monate begleitet, um zu einem Gelingen der Messe beizutragen. Viele Arbeiten mussten zusätzlich sehr kurzfristig und unter höchstem Zeitdruck durchgeführt werden. Dies ist für ein junges Referat besonders herausfordernd, zumal keine zusätzlichen Kapazitäten für die IAA Mobility zur Verfügung standen. Daher ist es uns ein Anliegen zu betonen, dass alle mit der IAA Mobility sowie mit dem Mobilitätskongress verbundenen Leistungen des Mobilitätsreferates für die Fachdienststellen als zusätzliche Arbeitspakete bearbeitet worden sind. Die erfolgreiche Durchführung der Vorhaben ist ein Ergebnis des lösungsorientierten, pragmatischen und überaus engagierten Einsatzes unserer Mitarbeiter*innen.

Das Mobilitätsreferat wird sich an den geplanten Gesprächsrunden zur Konzeptanpassung selbstverständlich und gerne beteiligen, und wird hierbei neben konstruktiven inhaltlichen Vorschlägen auch die Arbeitsbewältigung im Referat thematisieren.“

18. Stellungnahmen der Behörden und Dienststellen

Stellungnahme Messe München GmbH

Die Aussteller, Besucher und Servicepartner der IAA MOBILITY sorgten nicht nur für Einnahmen bei der Messe München, sondern sind ein Wirtschaftsmotor für die Stadt München, das Land Bayern und ganz Deutschland. Als Kaufkraftverstärker und Arbeitsplatzsicherer bringt die IAA MOBILITY dem öffentlichen Haushalt der Stadt München zusätzliche Steuereinnahmen in Millionenhöhe.

Ausgehend von den Berechnungen zur Umwegrentabilität, führte die IAA MOBILITY 2021 zu einer messeinduzierten Kaufkraft von ca. 200 Mio. € in München - durch beispielsweise

se Hotelbuchungen, Taxifahrten, Restaurantbesuche, Einkäufe, Handwerksleistungen u.v.m. In ganz Bayern entstehen insgesamt Kaufkrafteffekte von ca. 300 Mio. €, deutschlandweit sogar um die 400 Mio. €.

Eine daraus generierte Nachfrage an unterschiedlichsten Vorleistungen macht aus der IAA MOBILITY einen unverzichtbaren Wachstumstreiber für Einzelhandel, Hotels, Gastronomie, Handwerk, Verkehr und Servicedienstleister und generiert Wertschöpfung auf unterschiedlichsten Ebenen.

Erwerbstätige im Dienstleistungssektor und Unternehmen, die Aussteller auf der Veranstaltung unterstützen, profitieren besonders stark von Messen. An einem attraktiven Messestandort lassen sich neue Unternehmen nieder und schaffen Arbeitsplätze. Die IAA MOBILITY 2021 kann so ca. 2.000 induzierte Arbeitsplätze in und um München sichern und trägt als Teil des Messeportfolios der Messe München auch zur langfristigen Schaffung von Arbeitsplätzen bei.

Die Veranstalter VDA und Messe München sahen viel Verständnis und Gelassenheit für die Einschränkungen durch die Aufbauarbeiten und die gefüllte Innenstadt und bedankten sich bereits bei zahlreichen Stellen, Behörden und städtischen Ansprechpartnern.

Gemeinsame Stellungnahme der Bayerischen Staatsregierung mit der Bayerischen Staatskanzlei, dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie und dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Die Premiere der IAA Mobility in München ist gelungen und hat erfolgreich die Möglichkeiten am neuen Standort aufgezeigt. Aus Sicht der Staatsregierung ist eine sehr gute Basis gelegt für einen dauerhaften Erfolg der IAA Mobility in München. Die Attraktivität der Messe und des Standorts werden 2023 nach Überwindung der Corona-Pandemie noch mehr internationale Aussteller und Besucher in die Landeshauptstadt locken.

Im Einzelnen:

- 1 Nach Angaben der Veranstalter VDA und Messe München kamen 407.400 Besucher und 3.500 Journalisten aus 95 Ländern zur IAA Mobility 2021. Bezogen auf die Messedauer lag die neue IAA Mobility damit trotz der bestehenden Corona-Beschränkungen im internationalen Reiseverkehr 32 Prozent über dem Mittelwert der Tagesbesucher der letzten IAA in Frankfurt. 67 Prozent der Besucher waren jünger als 40 Jahre. Die internationale Medienreichweite der IAA Mobility 2021 betrug mehr als 137 Mrd. Aufrufe weltweit und lag damit über dem Niveau der internationalen Mitbewerbermessen im

Automotive-Sektor

- 2 Das neue Konzept hat den inhaltlichen Fokus überzeugend auf zukunftsweisende Mobilitätskonzepte erweitert. Die räumliche Einbeziehung zentraler Innenstadtf lächen stieß auf eine positive Resonanz und machte aus der Messe ein Stadtevent. 86 Prozent der Besucher bewerteten das Konzept der IAA Mobility als gut und sehr gut. Vor allem der Open Space in der Münchner Innenstadt wurde von den Befragten sehr positiv bewertet. Sehr gut angenommen wurden die innovative Mischung der Aussteller und die Möglichkeit für Bürgerinnen und Bürger, Neuheiten direkt testen zu können.
- 3 Neue Wege beschritt das Veranstaltungskonzept mit der Einrichtung einer rund zwölf Kilometer langen Test- und Transferachse (*sogenannte Blue Lane*). Dieses anspruchsvolle Vorhaben verband das Messegelände mit den öffentlich zugänglichen Innenstadtplätzen (*Open Space*). Auf der Blue Lane durften neben Messeverkehren Shuttle-Busse, Linienbusse, Fahrzeuge mit mindestens drei Personen und emissionsfreie Fahrzeuge mit einem Vorrecht fahren. Die Blue Lane sollte keine Überholspur für Messeverkehre sein, sie war angelegt als Testversuch für eine Privilegierung von öffentlichen und umweltfreundlichen Verkehren.

Die Planung und Umsetzung der Blue Lane erfolgte auf der A 94 durch die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, und im innerstädtischen Bereich durch die Landeshauptstadt München, erfolgreich koordiniert von der Regierung von Oberbayern. Das StMB und das StMI sorgten in zahlreichen Abstimmungsgesprächen für die Implementierung der Blue Lane. Die Gesamtkosten der Blue Lane von rund 750.000 Euro wurden zu je einem Drittel von der Autobahn GmbH des Bundes, der Messe München GmbH und dem StMB getragen.

Die Blue Lane war ein mutiger Schritt. Der Betrieb der Blue Lane wird im Nachgang der IAA 2021 noch vertieft evaluiert. Schlussfolgerungen für die nächste IAA bleiben der Evaluierung vorbehalten, doch erste Beobachtungen während der IAA zeigten, dass die Blue Lane auf der A 94 breit angenommen wurde und gut funktioniert hat. Die Erkenntnisse sollen für die Optimierung der Blue Lane im Rahmen der IAA Mobility 2023 und für ähnliche Projekte in der Zukunft genutzt werden.

- 4 Die Staatsregierung hat die IAA Mobility im Vorfeld und während der Durchführung vorbehaltlos unterstützt. Sowohl durch Messepräsenz (Bayerischer Messegemeinschaftsstand auf dem Summit, Messestände des StMB und von Bayern Design in den Open Spaces, Wasserstoffausstellung vor dem StMWi) als auch Messebesuche durch Mitglieder der Staatsregierung sowie begleitende Aktivitäten wie die Illumination des StMWi mit animierten Textbotschaften und Diskussionsveranstaltungen leistete die

Staatsregierung einen wichtigen Beitrag zum Erfolg der Messe.

- 5 Die Messe wurde in Zeiten einer Pandemie geplant und durchgeführt. Am 16. Juni 2021 trat das „Rahmenkonzept Messen und Ausstellungen“ in Kraft, das ab dem 1. September 2021 wieder Messen in Bayern ermöglichte. Den Veranstaltern und Ausstellern gelang es in der vergleichsweise kurzen Zeit, die Messe mit einem völlig neuen Konzept an einem neuen Standort und unter Pandemie-Vorschriften umzusetzen. Die erfolgreiche Durchführung der IAA Mobility ist ein starkes Zeichen, dass internationale Messeveranstaltungen in Bayern wieder möglich sind, ein wichtiges Signal für Branchen in München wie Hotellerie, Gastronomie und Taxigewerbe. Diese Branchen haben bereits positive Rückmeldungen zur diesjährigen IAA Mobility gegeben.

Fazit und weiteres Vorgehen:

Aus Sicht der Staatsregierung war die IAA Mobility in München ein voller Erfolg. Auch die Rückmeldungen der Besucher und Aussteller waren sehr positiv. Insbesondere der Open Space in der Münchner Innenstadt erfreute sich großer Beliebtheit. Die IAA Mobility in München ist ein wichtiges Signal für Bayern. Für die nächste IAA Mobility im Jahr 2023 sollte an der Konzeption mit den drei „Ankerpunkten“ Summit, Blue Lane und Open Space festgehalten werden.

Die Veranstalter haben bereits angekündigt, die Erfahrungen dieser IAA Mobility vertieft auszuwerten und das Konzept weiterzuentwickeln. Ziel ist es insbesondere, auf der nächsten IAA MOBILITY ein nochmals breiteres Spektrum von Ausstellern begrüßen zu können und den Dialog über die Zukunft der Mobilität weiterzuführen.

Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern vom 24.09.2021:

„Zum Betrieb der „Blue Lane“ auf der A94 dürfen wir Ihnen für die Autobahn GmbH eine kurze Zusammenfassung und Einschätzung übermitteln:

- Die Temporäre Blue Lane wurde auf der A94 zwischen den Anschlussstellen München-Am Moosfeld und München-Steinhausen in beiden Fahrtrichtungen eingerichtet.
- Die Umsetzung war insgesamt erfolgreich und die Blue Lane wurde von den Verkehrsteilnehmern angenommen.
- Autobahnseitig war der Aufbau der Blue Lane nach Plan fertig. Abnahme war am Freitag 3.9.2021, erster Testbetrieb im Laufe des Montags, 6.9.2021, also sogar vor offizieller Eröffnung der IAA.

- Der Betrieb der Blue Lane war, bis auf einzelne Brückenabseilaktionen auf der A94, auf der Blue Lane störungsfrei.
- Im Verkehrsleitstand wurde die Verkehrssicherheit über 25 Kameras auf der Blue Lane live überwacht, um sofort auf Störungen und Pannenfahrzeuge reagieren zu können.
- Im ersten Eindruck wurde die Blue Lane gut angenommen, bei Einsichtnahmen vor Ort wurde keine offensichtliche Fehlnutzung auf der Blue Lane beobachtet.
- Die Polizei führte in unregelmäßigen Abständen Durchfahrten durch und unterstützte auf Anforderung an den Anschlussstellen.
- Die gesperrten Auffahrtsrampen auf die A94 in Kombination mit den Umleitungsstrecken waren in den Berufsverkehrsspitzen nicht unproblematisch. Außerhalb der Berufsverkehrsspitzen stellten die gesperrten Anschlussstellen und die Umleitungsstrecken keine Probleme dar. Die dort platzierten Posten mussten die Autofahrer teilweise einzeln überzeugen eine andere Route zu nehmen. Da die Blue Lane nur eine Woche in Betrieb war, konnte sich die Routenwahl durch Gewöhnung nur teilweise einspielen.
- Das vorläufige Fazit zur kurzzeitigen Nutzung als „temporäres Reallabor“ ist insgesamt positiv. Die Evaluierung im Nachgang lässt darüber hinaus vertiefte Erkenntnisse zum weiteren, teils auch grundsätzlichen Klärungsbedarf erwarten.

Die „Blue Lane IAA 2021“ stellt eine Pilot-Anwendung anlässlich der IAA 2021 dar.

Die Funktionalitäten waren für die kurzfristige Anwendung als Teststrecke im Rahmen dieser IAA ausreichend. Für eine dauerhafte Anwendung sind die derzeitigen Ausgestaltungen der Teststrecke, auch aus Gründen der StVO, jedoch nicht geeignet. Für einen künftigen Einsatz sind Ergänzungen erforderlich.“

Stellungnahme des Baureferates vom 24.09.2021

Das Baureferat nimmt zu der am 20.09.2021 übermittelten o. g. Beschlussvorlage Stellung wie folgt:

Das Baureferat teilt die Auffassung des RAW und der Messe München / VDA, dass es trotz „äußerst knapper Corona-bedingter Vorlaufzeiten“ gelungen ist, zahlreiche Akteure zu vernetzen und die erforderlichen Verwaltungsabläufe „höchst professionell“ abzuwickeln.

Die Blue Lane Auto und Fahrrad (mit Markierung, Beschilderung, Lichtsignalanlagen etc.) und die Open Spaces Innenstadt (mit Absperrungen, Beteiligungsverfahren für die Kunstinstallation Odeonsplatz, Wiederherstellung der Grünflächen etc.) konnten dank intensiver und direkter Kommunikation aller Beteiligten termingerecht umgesetzt werden.

Hinsichtlich der Ausführung des RAW, dass die städtischen Flächen „alle termingerecht und ohne große Schäden zurückgegeben“ wurden, ist auf Folgendes hinzuweisen:

Auf den Grünflächen am Königsplatz fand am 20.9.2021 eine fachmännische Begutachtung durch das Baureferat statt. Die Rasenflächen weisen gravierende Schäden auf und müssen vom Veranstalter auf eigene Kosten grundlegend saniert werden. Es ist erforderlich, ca. 8.000m² Rasenfläche zeitnah instandzusetzen. Die Wiederherstellungsmaßnahmen sind so umfassend, dass voraussichtlich mehrere Wochen Bauzeit anzusetzen sind und die Nutzbarkeit über einen längeren Zeitraum eingeschränkt sein wird.

Stellungnahme der SWM / MVG:

Für den Bericht zur IAA Mobility nehmen SWM / MVG Stellung wie folgt: Die SWM / MVG stellten für die IAA Mobility mit U-Bahn, Bus und Tram die wesentliche Transportleistung von Besucherinnen und Besuchern in München. Insbesondere die kapazitätsstarke U-Bahn übernahm die tragende Säule als Verkehrsanbindung zum Messegelände. Das Fahrgastaufkommen wurde an allen Tagen ohne größere Störungen bewältigt. Auch beim Bus stieg das Fahrgastaufkommen insbesondere im innerstädtischen Bereich, was nicht zuletzt auf die Open Spaces zurückzuführen ist. Das Fahrplanangebot der U2 wurde verdichtet sowie zusätzliche Langzüge eingeplant. Die MVG beteiligte sich darüber hinaus mit insgesamt vier E-Gelenkbussen und einem E-Normalbus am Shuttleverkehr auf der Blue Lane.

Das Informationskonzept der SWM/MVG via Internetauftritt, App, Anzeiger und Durchsagen durch das Personal vor Ort und im gesamten U-Bahnnetz wurde erfolgreich umgesetzt. Das ebenso bestehende Konzept für Störfallszenarien musste erfreulicherweise nicht zur Anwendung gebracht werden. Gesondert ist hierbei natürlich die Situation während der Radsternfahrt am Samstag, den 13.09.2021 zu betrachten. Von dieser waren sämtliche Bus- und Tramblinien betroffen, so dass gemäß Betriebskonzept Linienabbrüche und Einstellungen vorgenommen werden mussten. Die Zusammenarbeit mit externen Kräften hat größtenteils gut funktioniert. Die vom Veranstalter kommunizierten Flächen für Auf- und Abbauten sowie Veranstaltungsflächen wurden weitgehend eingehalten, das Umleitungskonzept konnte grundsätzlich durchgeführt werden.

Nicht zufriedenstellend war aus Sicht der SWM/MVG jedoch die Nutzung der südlichen Ludwigstraße und des Odeonsplatzes für den dortigen Open Space. Sowohl in der Aufbauphase als auch während der Veranstaltung konnte das mit den Behörden abgestimmte Linienkonzept für die Buslinien 100 sowie 153 nicht wie festgelegt durchgeführt werden. Aufgrund wiederkehrender Inanspruchnahme der für die vorgezogene Wendung auf

Höhe Galeriestraße der beiden Buslinien erforderlichen Flächen durch Dienstfahrzeuge der Polizei sowie durch Falschparker musste die Linie 100 vorzeitig umgeleitet werden. Dies führte dazu, dass unsere Fahrgäste deutlich weitere Wege zum Odeonsplatz und zur U-Bahn hatten. Dies war besonders bedauerlich, da die Linie 100 größtenteils auf Elektrobusse umgestellt ist und zumindest in Teilen die Blue Lane nutzte, mithin also das neue Image der IAA sehr gut hätte transportieren können. Bei der Linie 153 kam es durch erforderliche Rangiermanöver zu Behinderungen und Verzögerungen im Betriebsablauf. SWM/MVG bitten daher darum, eine vergleichbare Situation zukünftig zu vermeiden.

Grundsätzlich möchten wir aber betonen, dass auch kurzfristige Abstimmungen mit beteiligten Stakeholdern und der Verwaltung der LHM in der Regel lösungsorientiert und im Konsens gemeistert wurden, wobei alle beteiligten Ressorts der SWM mit großem persönlichem Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einer gelungenen IAA Mobility beitrugen. Für künftige Veranstaltungen besteht hinsichtlich der Vorlaufzeiten sicherlich Verbesserungspotential, zudem bitten SWM / MVG um eine bessere Einbindung durch die städtische Verwaltung bei Planungen im direkten Umfeld möglicherweise betroffener Sparten und insbesondere auch der Verkehrsbauwerke. Durch die gewonnenen Erkenntnisse aus der diesjährigen Premiere sehen wir der nächsten Veranstaltung positiv entgegen.

Stellungnahme der Polizei:

Das Polizeipräsidium München zeichnet die Vorlage mit Stellungnahme vom 22.09.2021 mit.

Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Geschäftsbereich Tourismus, Veranstaltungen, Hospitality

In enger Abstimmung mit dem Kommunikationsteam der IAA Mobility sowie dem Wirtschaftsministerium wurden von bzw. mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, Geschäftsbereich Tourismus, Veranstaltungen, Hospitality, verschiedene Maßnahmen konzipiert und erfolgreich durchgeführt: Ziel der Werbemaßnahmen war, München nach der Corona-Krise wieder als ebenso weltoffener wie zukunftsorientierter Messestandort zu präsentieren. Die breit gefächerten Mobilitätsthemen, die bei der IAA Mobility und durch die Aussteller der Messe aufgegriffen wurden, wurde mit touristisch relevanten Themen und Information verknüpft.

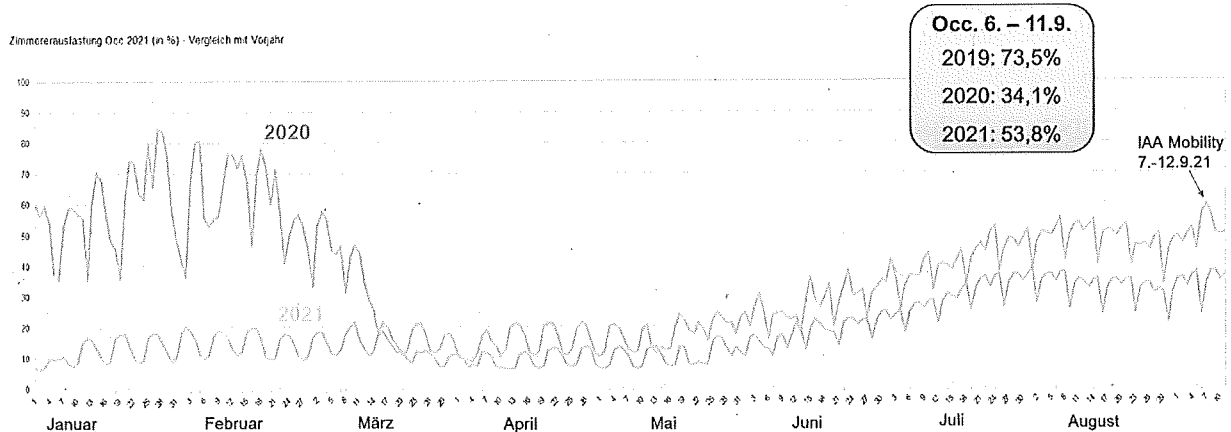
Touristische Effekte der IAA Mobility 2021:

Die IAA Mobility war die erste Großveranstaltung nach langanhaltenden, corona-bedingten Einschränkungen im Messewesen und im öffentlichen Leben. Die Veranstaltung zei-

tigte messbar positive Auswirkungen in der Belegung der Münchner Hotellerie, wie in den folgenden Statistiken ersichtlich ist.

Die Zimmerauslastung lag im Zeitraum 6. – 11. September bei Ø 53,8%, damit knapp 20%-Punkte höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres und damit auf dem höchsten Niveau seit Ausbruch der Corona-Pandemie überhaupt.

Auswirkungen auf den Hotelmarkt Zimmerauslastung (Occ.)



Zusammenfassend lässt sich feststellen:

- Die IAA Mobility 2021 wirkte sich sichtbar positiv auf den Tourismus in München aus.
- Über die Zahlen hinaus wirkte sie als wichtiges Symbol für die Münchner Tourismuswirtschaft im Sinne eines „ersten Lichtblicks“ seit Beginn der Corona-Pandemie
- Sie verdeutlicht, dass Großveranstaltungen für die Tourismuswirtschaft in der Landeshauptstadt weiterhin (und aktuell umsomehr) einen entscheidenden Faktor für die wirtschaftliche Einträglichkeit über den gesamten Jahresverlauf darstellen.
- Für die positiven Auswirkungen auf den Hotelmarkt dürften in erster Linie die Aussteller auf der Messe (Standbau, Standpersonal) sowie geschäftlich motivierte Besucher verantwortlich sein.
- Was die Übernachtungszahlen nicht widerspiegeln ist die anzunehmende noch deutlich höhere Anzahl an Tagesgästen, die die Landeshauptstadt München besucht haben. (Eine detaillierte Auswertung der Frequenzzahlen liegt der Stellungnahme von CityPartner e.V. bei)
- Diese haben durch die Situierung der Open-Spaces im Innenstadtbereich auch besonders viele der umliegenden Angebote, insb. im Bereich der Gastronomie wahrgenommen.

19. Rückmeldungen aus der Tourismusbranche

Stellungnahme Tourismus Initiative München (TIM e.V.): „Positive Bilanz der IAA Mobility: Wichtiger Impuls für den Tourismus in München – Modell für weitere Großveranstaltungen“

Deutlich spürbare Belebung der Bayerischen Landeshauptstadt – Wichtiges Signal für die Messe-, Kongress- und Veranstaltungswirtschaft – Dank an Stadt und VDA

München, 16.09.2021 – 400.000 Teilnehmer aus 95 Ländern, 744 Aussteller und 936 Redner aus 32 Ländern und eine internationale Medienreichweite von mehr als 137 Mrd. Aufrufen weltweit: Die IAA Mobility 2021 in München war aus Sicht der Tourismus Initiative München ein toller Erfolg - im Sinne der unmittelbaren Belebung der Bayerischen Landeshauptstadt und als Millionenfache touristische Werbung für München. Als Organisation der Münchner Tourismuswirtschaft und offizieller Unterstützer der IAA Mobility bedanken wir uns herzlich bei den Verantwortlichen der Stadt München und beim VDA für die Entschlossenheit, mit der IAA MOBILITY ein starkes Zeichen an die Welt zu schicken, dass internationale Großveranstaltungen in München wieder möglich sind.

An den sechs Messetagen haben wir eine deutlich spürbare Belebung der Bayerischen Landeshauptstadt erleben dürfen. Bewährt hat sich vor allem das offene Konzept, bestehend aus Summit, Conference und Open Spaces in der Münchner Innenstadt: Nach dem Motto „Raus aus den Messehallen, rein in die Stadt“ haben nicht nur die Hotellerie und die Gastronomie von der neu-gestalteten IAA profitiert, sondern auch der Einzelhandel und viele weitere touristische Leistungsträger und Freizeiteinrichtungen. Zehntausende Gäste konnten sich an den Messetagen mitten in der schönsten Stadt Deutschlands friedlich und begeistert über die Mobilität von Morgen informieren. Die IAA Mobility hat zahlreiche nationale sowie internationale Aussteller und Besucher mitten ins Herz der Stadt gebracht und hat damit ideale Anknüpfungspunkte zum lokalen Tourismus und örtlichen Unternehmen geboten.

Gleichzeitig war die IAA auch ein wichtiges Signal für die Münchner Messe-, Kongress- und Veranstaltungswirtschaft. Die IAA Mobility ist die erste große internationale Veranstaltung, die in München seit Ausbruch der Pandemie stattfand. Eine Messe, die sich nicht nur in geschlossenen Hallen abspielt, sondern im öffentlichen Raum der Stadt, stellt an das Sicherheits- und Hygienekonzept natürlich besondere Anforderungen. Die IAA hat hier auf eindrucksvolle Weise gezeigt, wie mit wohldurchdachten Maßnahmen auch internationale Großveranstaltungen sicher und erfolgreich durchgeführt werden können. Der sogenannte MICE-Bereich (Meetings, Incentives, Conventions, Exhibitions/Events) hat für den Städtetourismus in München vor der Pandemie mit mehr als einem Drittel der Ankünf-

te und Übernachtungen eine bedeutende Rolle gespielt. Tagungen, Kongresse und Messen sind extrem wichtige Wirtschafts- und Wachstumsfaktoren für die Stadt München. Die IAA Mobility hat dabei eindrucksvoll gezeigt, dass Präsenzveranstaltungen eine glänzende Zukunft haben: Persönliche Begegnungen und Kommunikation sind durch reine Onlineformate nicht zu ersetzen.

Die Tourismus Initiative München als Organisation der Tourismuswirtschaft in der Bayerischen Landeshauptstadt hat die IAA Mobility in mehrfacher Hinsicht unterstützt, unter anderem als offizieller „Supporting Partner“ sowie als Mitglied der Initiative „Ja zur IAA“ auf Initiative des ADAC Südbayern. Hintergrund: Ohne Mobilität gibt es keinen Tourismus. Beweglichkeit und Unabhängigkeit sind elementare Bedingungen für den Tourismus, ob für die Fernreise oder den Tagesausflug.“

Stellungnahme Bayerischer Hotel- und Gaststättenverband DEHOGA Bayern e.V.
siehe Anlage 3

Stellungnahme CityPartner München e.V. (CPM): IAA Mobility 2021

Wie bei jeder "Premiere" war auch CityPartnerMünchen als branchen-übergreifende Unternehmensvereinigung der Innenstadt gespannt, wie dieses neue und bisher nie dagewesene Messekonzept angenommen wird.

Es zeigte sich bereits von Beginn an ein großes Interesse der Münchnerinnen und Münchner und unserer Gäste an der Mobilität der Zukunft und dem neuen Messekonzept mit den "Open Spaces" in der Innenstadt.

Bereits am Dienstag, dem ersten Messetag, lag die Passantenfrequenz z.B. in der Theaterstraße mit 51.000 Passanten fast um das Doppelte über dem Durchschnitt der bisher dort gemessenen Werte.

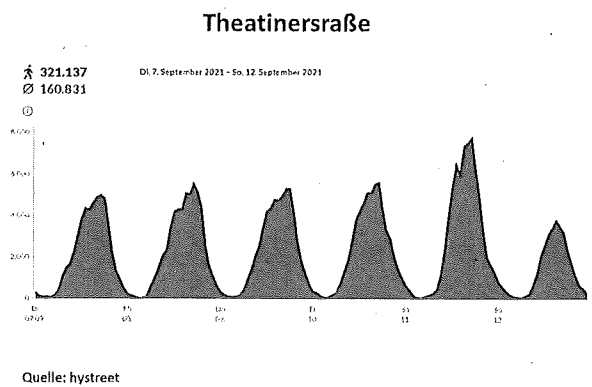
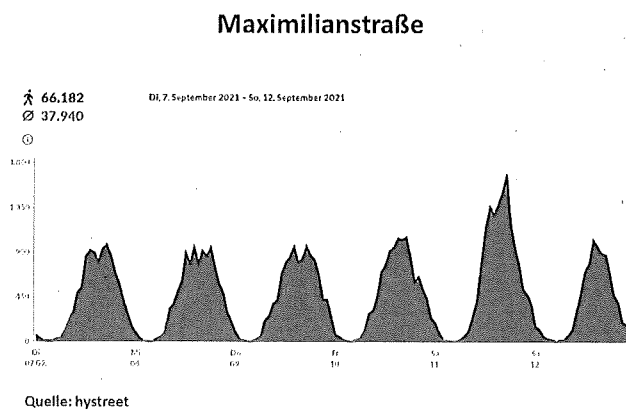
Am Mittwoch und Donnerstag ca. 56.000 Passanten, am Freitag knapp 57.000 Passanten und am Samstag - trotz Regeneinlagen und angekündigten Verkehrsbehinderungen im Stadtgebiet - über 69.000 Passanten.

Insgesamt von Dienstag bis Sonntag 321.137 Passanten.

Ein ganz ähnliches Bild zeigte sich in der Maximilianstraße, wo ebenfalls - statt der bisher durchschnittlich gemessenen ca. 5.500 Passanten - bereits am Dienstag und allen weiteren Tagen über 10.000 Passanten registriert wurden. Am Samstag sogar über 14.500.

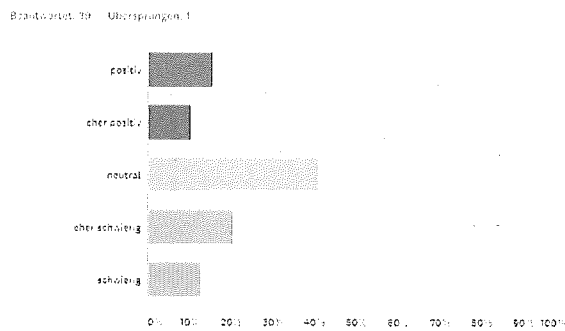
Insgesamt waren es in der Maximilianstraße von Dienstag bis Sonntag 66.182 Passanten.

Zusammen wurden in den sechs Tagen in den beiden Straßen also über 387.000 Passanten gemessen.

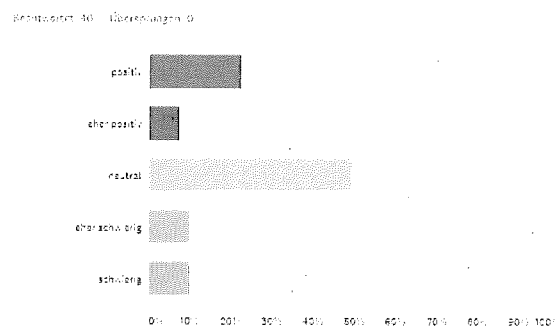


Bei einer ersten Umfrage, an der sich bislang 40 Unternehmen (Handel: 65 %, Gastronomie: 28 %, sonstige Branchen: 7 %) beteiligt haben, beurteilten die Unternehmen:

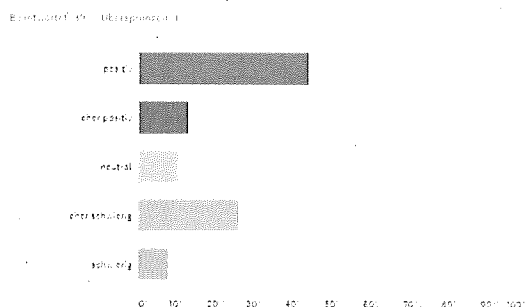
Die IAA Mobility war für unser Unternehmen:



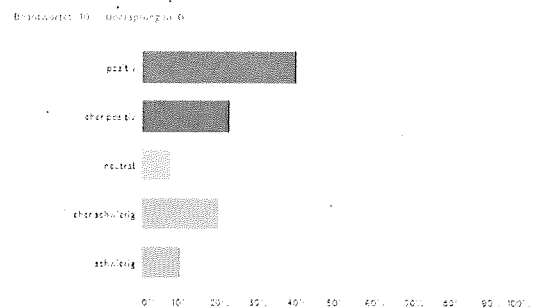
Die Open Spaces in der Innenstadt waren für unser Unternehmen:



Die IAA Mobility bewerte ich/wir für die Münchner Innenstadt als:



Die Open Spaces in der Innenstadt bewerte ich/ wir für die Münchner Innenstadt als:



Auch wenn von den Unternehmen keine signifikanten Umsatzzuwächse zurückgemeldet werden, war die IAA-Mobility mit den Open Spaces in der Innenstadt nach der langen, schwierigen Zeit der pandemiebedingten Einschränkungen wieder ein erstes Highlight in der Münchner Innenstadt und das neue Konzept, die Messe auch auf zentralen Plätzen der Stadt für alle zugänglich zu machen, stieß auf viel Interesse der Münchnerinnen und Münchner und unserer Gäste.

Schwierig für die Innenstadt waren z.B. die vielen medialen Ankündigungen und „Warnungen“ im Vorfeld der Radsternfahrt mit anschließender „Großdemonstration“ am Samstag, den 11. September, die - wie immer bei solchen Ankündigungen – dazu führen, dass viele Münchnerinnen und Münchner und insbesondere Gäste von einem Besuch der Innenstadt absahen.

Dies insbesondere, da in Realität - im Gegensatz zu den Ankündigungen von bis zu 50.000 Teilnehmern - nur eine geradezu marginale Anzahl tatsächlich teilnahm, wie das Bild der „Großdemonstration“ - nach Eintreffen aller Teilnehmer der Radsternfahrt - anschaulich zeigt.



Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben. Die Bezirksausschüsse 1, 3, 5, 13, 14 und 15 erhalten Abdruck der Vorlage. Eine fristgerechte Vorlage war nicht möglich, da die angeforderten Stellungnahmen teilweise nicht rechtzeitig eingingen.

Diese Vorlage ist mit folgenden Dienststellen und Behörden abgestimmt:

- Kreisverwaltungsreferat
- Mobilitätsreferat
- Baureferat

- Gesundheitsreferat
- Messe München GmbH
- Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern
- Polizei
- Stadtwerke München GmbH.
- Bayerische Staatskanzlei
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energ
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herr Stadtrat Andreas Schuster, und die zuständigen Verwaltungsbeiräte des Mobilitätsreferates, Fachbereich Strategie, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und Fachbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herr Stadtrat Hans Hammer, die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, und der Verwaltungsbeirat für für den Bereich Sicherheit und Ordnung.Prävention, Herr Stadtrat Dominik Krause, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag der Referenten

1. Der Bericht über die IAA Mobility 2021 sowie die anstehenden Gesprächsrunden mit Politik und Verwaltung werden zur Kenntnis genommen. Möglicherweise nötige Konzeptanpassungen werden im Dialog zwischen Veranstalter und Landeshauptstadt entwickelt.
2. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01883 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 14.09.2021 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
3. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01942 der Fraktion ÖDP/München-Liste, Stadtratsfraktion DIE LINKE/Die PARTEI vom 21.09.2021 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referenten

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Clemens Baumgärtner
Berufsm. StR

Georg Dunkel
Berufsm. StR

Dr. Thomas Böhle
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 den Bezirksausschuss 1, 3, 5, 13, 14, 15, 16

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Mobilitätsreferat

An das Baureferat

An das Gesundheitsreferat

An das Referat für Klimaschutz und Umwelt

An die SWM GmbH

An die MMG

An die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern

An die Polizei

z.K.

Am



DIE LINKE.

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

München, 14.09.2021

**Antrag:
Keine öffentlichen Plätze mehr für kommerzielle Großmessen**

Kommerziellen Großmessen wie der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) werden in München keine öffentlichen Plätze mehr als Ausstellungsflächen zur Verfügung gestellt. Im Sinne der Gleichbehandlung aller Antragsstellenden dürfen in Zukunft für diese Messen keine Ausnahmen mehr von den vom Stadtrat beschlossenen „Richtlinien für Veranstaltungen auf öffentlichem Verkehrsgrund“¹ gemacht werden. Das Hausrecht verbleibt grundsätzlich bei der Stadt München.

Begründung:

Welche Ausmaße und Einschränkungen eine Bespielung der öffentlichen Plätze durch einen Messeveranstalter annehmen kann, hat sich in den Wochen vor, während und nach der IAA 2021 gezeigt. Selbst historisch sensible Orte, wie der Odeonsplatz, wurden asphaltiert, mit mehreren stockwerk hohen Aufbauten versehen und für Auto-Shows verwendet. Massive Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr waren die Folge.

Auf der anderen Seite verfügt die Messe München mit 200.000 qm Hallenfläche und 414.000 qm Freigelände über ausreichend große Ausstellungsflächen und ist sehr gut an den ÖPNV angebunden. Deshalb müssen öffentliche Plätze ihrer eigentlichen Bestimmung – der Begegnung und der Nahmobilität - vorbehalten bleiben.

Initiative:

Fraktion ÖDP/München-Liste

Sonja Haider, Mobilitätspolitische Sprecherin
Tobias Ruff
Dirk Höpner
Nicola Holtmann

Fraktion DIE LINKE./DIE Partei

Brigitte Wolf, Mobilitätspolitische Sprecherin
Stefan Jagel
Thomas Lechner
Marie Burneleit

¹ [https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:91c6c335-84d8-4dda-8fc7-61477247a126/VA-Richtlinien_2009\(die%20echte\).pdf](https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:91c6c335-84d8-4dda-8fc7-61477247a126/VA-Richtlinien_2009(die%20echte).pdf),

unter: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Veranstaltungs-und-Versammlungsbuero.html>



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

München, 21.09.2021

Antrag:

Wie teuer kam die IAA der Landeshauptstadt München?

Dem Stadtrat wird dargestellt, welche Kosten der Stadt München durch die Veranstaltung der IAA entstanden sind.

- Welche Kosten sind durch die Beeinträchtigungen beim ÖPNV entstanden? Wurden die Kosten für die Umleitungen der MVG, wie bei jedem kleinen Straßenfest auf die Veranstalter, also den Verband der Automobilindustrie (VDA) umgelegt?
- Asphalt auf dem Odeonsplatz, Aufbauten am Königsplatz – Wer kommt für den Abbau und die Entsorgung auf?
- Welche weiteren Kosten, wie z.B. Beschilderung können dem Veranstalter in Rechnung gestellt werden? Auf welchen Kosten bleibt die Stadt München sitzen?
- Welche Kosten wurden für die Sicherheitsmaßnahmen ausgegeben?
- Welche Kosten für zusätzliche Stadtreinigung und Müllentsorgung fielen an für wieviel Tonnen Müll?
- Welche Kosten fielen für Strom- und Wasserbedarf für den Betrieb der Stände sowie deren Beleuchtung an und wurden diese direkt mit den Ausstellern abgerechnet?
- Welche Modalitäten enthalten die Verträge zwischen der Landeshauptstadt München und dem VDA hinsichtlich der Kostenübernahme?
- Welcher Personalaufwand (Bitte Angabe in Stunden, VZÄ und nach Referaten getrennt) wurde von der Landeshauptstadt München für die Umsetzung der Open Spaces geleistet?
- Übernimmt die Landeshauptstadt München irgendwelche Kosten für pompöse Abendessen oder sonstige Empfänge im Rahmen der IAA?
- Sind die Kosten die nicht über den VDA getragen werden im Haushaltsplan der Landeshauptstadt München eingeplant? Wenn ja, in welcher Höhe?

Begründung:

Die IAA scheint für die Auto-Hersteller und den VDA ein lukratives Geschäft gewesen zu sein.¹ Die Landeshauptstadt München hüllt sich bisher in Schweigen, welche Kosten von der Stadt für die Auto-Sause übernommen wurden.

Initiative:

Fraktion ÖDP/München-Liste

Sonja Haider, Mobilitätspolitische Sprecherin
Tobias Ruff
Dirk Höpner
Nicola Holtmann

Fraktion DIE LINKE./Die PARTEI

Stefan Jagel
Brigitte Wolf, Mobilitätspolitische Sprecherin
Thomas Lechner
Marie Burneleit

¹ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/iaa-mobility-fazit-101.html>



Anlage 3

DEHOGA Bayern

DEHOGA Bayern · Kreisstelle München · Türkenstraße 7 · 80333 München

Landeshauptstadt München
Referat für Arbeit und Wirtschaft München
Herr Wirtschaftsreferent Clemens Baumgärtner
Geschäftsb. Tourismus, Veranstaltungen, Hospitality,
Herr [REDACTED]
Herzog-Wilhelm-Straße 15
80331 München

Bayerischer Hotel- und
Gaststättenverband
DEHOGA Bayern e.V.
Kreisstelle München

Kreisvorsitzender
Christian Schottenhamel

Prinz-Ludwig-Palais
Türkenstraße 7
80333 München

Tel +49 89 28760-162
Fax +49 89 28760-166
muenchen-buero@dehoga-bayern.de
www.dehoga-bayern.de

München, 17.09.2021

IAA MOBILITY 2021 - Bewertung des DEHOGA Bayern Kreisstelle München

Sehr geehrter Herr Wirtschaftsreferent Baumgärtner,
Sehr geehrter [REDACTED]

vielen Dank für die Anfrage aus Ihrem Hause und die erneute Einbindung der DEHOGA Bayern Kreisstelle München in diese wichtige Thematik für die zukünftige Messe-Ausrichtung großer Leitmessen.

Unsere Kreisstelle München mit über 1.200 Mitgliedern verbindet eine Vielzahl von gastronomischen Betrieben und über 400 Hotelbetriebe. Mit differenzierter Erwartung sind unsere Mitglieder in die Vorbereitungen ihrer Betriebe in die IAA MOBILITY 2021 vom 07.-12.09.2021 gestartet.

Unserer Bewertung und Fazit der IAA MOBILITY 2021:

Wie in unserer Pressemeldung zum Zwischenstand der IAA 2021 am 09.09. dargestellt, ziehen wir auch zum Ende ein positives Fazit. Es konnte nach anderthalb Jahren endlich wieder Leben in der Landeshauptstadt München gespürt werden. Wir waren Supporting Partner der IAA MOBILITY und danken dem Verband der Automobilindustrie (VDA) und der Landeshauptstadt München für den Mut und die Entschlossenheit, wieder eine große Leitmesse umzusetzen.

Die Hoteliers und Gastronomen der Landeshauptstadt München und des Landkreises haben sich gewissenhaft auf die IAA MOBILITY 2021 vorbereitet, auch unter der zusätzlichen Herausforderung coronabedingter Auflagen für Betriebe und Gäste.



Nach schwierigen eineinhalb Jahren Pandemie ohne Messen und Großveranstaltungen für die Gastgeber der Stadt ist wieder Leben nach München zurückgekehrt. Die Krise hat vor allem den Städtetourismus hart getroffen. Der Städtetourismus lebt auch von Tagungen, Kongressen, Incentives und Messen (MICE). Wir hoffen, dass diese erste Leitmesse 2021 nun auch den Startschuss gibt für eine Trendwende im Städtetourismus nach vielen Monaten des annähernden Stillstands.

Gestatten Sie uns eine differenzierte Betrachtung und Anmerkungen:

Open Spaces: Viele unserer Mitglieder begrüßten die neuen Außenflächen, die sog. Open Spaces zur IAA 2021, und diese sollten auch für andere Messen in Erwägung gezogen werden. Eine starke Belebung der Innenstadt war zu spüren, so konnten Gäste und Bürger das neue Format der IAA MOBILITY 2021 hautnah miterleben. Unter dem Gesichtspunkt Teilhabe begrüßen wir den kostenfreien Zugang für Bürger und Besucher Münchens und sollte zukunftsweisend für weitere Messen anderer Branchen sein.

Gastronomie: Die Kollegen haben eindeutig von den Open Spaces profitiert. Nach langen Monaten konnten unsere Gastgeber endlich wieder mehr Gäste aus dem In- und Ausland in den Gaststätten bewirten. Einige Gäste kamen auch ohne Reservierungen in die Gastronomie und freuten sich, wenn Sie den Mittag und Abend bei uns genießen konnten. Die Messe beflügelte damit nicht nur die Buchungslage der Hotels, sondern war ebenso nah dran an den gastronomischen Angeboten in der Stadt. Gäste und Einheimische, die die Open Spaces besuchten, verweilten partiell dann auch bei unseren Gastronomen. Am Wochenende waren die Betriebe stark frequentiert.

Hotellerie: Die Lage in den Hotels der Stadt hat sich durch die IAA MOBILITY 2021 ebenfalls gewandelt und die Buchungslage wurde im Großen und Ganzen durchaus positiv belebt. In unserer Umfrage der Kreisstelle München gaben die Befragten an, dass die Last Minute Buchungen vor der Messe stark zunahmen (bis eine Woche vor der IAA), ebenso die Stornierungsbedingungen vor dem Hintergrund von Corona zu Gunsten der Gäste verändert und Zimmerraten an die aktuelle Buchungslage moderat angepasst wurden. Im Durchschnitt gab es während der Messe Buchungen von zwei bis drei Übernachtungen. Die Hoteliers haben die Bedingungen an die Corona-Lage angepasst und konnten zur IAA MOBILITY eine deutliche Steigerung bei den Buchungen feststellen. Die verbesserten Stornierungsbedingungen und die moderate Preisstruktur haben die Gäste sehr gut angenommen. Stornierungen wegen der Pandemie konnten kurzfristig nicht festgestellt werden, lediglich Gruppenbuchungen wurden mit Zimmerkontingenten während der IAA 2021 reduziert.



DEHOGA Bayern

Auch wenn die Hotels nicht ausgebucht waren, ist die Bilanz deutlich positiver als die Monate vor der IAA 2021. Die Buchungslage wurde durchschnittlich auf 60-80% beziffert.

Nach unseren Informationen war die Ausrichtung der IAA MOBILITY 2021 ein gemeinsamer Beschluss der Fraktionen SPD und Die Grünen im Stadtrat. Insbesondere auch die 2. Bürgermeisterin Katrin Habenschaden hat sich für die Umsetzung als Mobilitätsmesse ausgesprochen, was wir sehr begrüßen. Wir benötigen dringend eine Stärkung des MICE-Geschäftes und des Städtetourismus und würden daher eine IAA MOBILITY im Jahr 2023 sehr begrüßen. Die MICE-Veranstalter müssen wieder das Vertrauen pro Messen und Großveranstaltungen in der LH München bekommen.

Eine weitere IAA MOBILITY 2023 begrüßen wir ausdrücklich und würden uns freuen, wenn LH München, Messe München GmbH und der VDA entsprechend planen und diese wichtige Leitmesse wieder ausrichten. Unsere Mitglieder werden sich wie immer bestens auf die Gäste und Aussteller aus dem In- und Ausland vorbereiten.

Wir hoffen, dass unsere Informationen für Sie hilfreich sind und freuen uns auf den weiteren engen Dialog mit Ihnen.

Mit gastfreundlichem Gruß,

Ihr Kreisvorstand München

A handwritten signature in black ink, which has been redacted with a thick black horizontal bar.

Kreisvorsitzender München und
Stv. Bezirksvorsitzender Oberbayern

A handwritten signature in black ink, which has been redacted with a thick black horizontal bar.

Kreisgeschäftsführerin München

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]