

IAA Mobility - Bericht über den Runden Tisch zur IAA Mobility

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 06038

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 10.05.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Mit Beschluss vom 12.10.2021 beschloss der Stadtrat die Einsetzung eines Runden Tisches, um Vorschläge für die künftige Ausgestaltung der IAA Mobility zu erarbeiten. Im Anschluss soll der Stadtrat erneut befasst werden.
Inhalt	In zwei Runden Tischen am 17.11.2021 und 24.03.2022 wurde dem Stadtratsauftrag nachgekommen. Die Ergebnisse werden mit dieser Vorlage vorgestellt.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-/-
Entscheidungsvorschlag	Dem Bericht über die Ergebnisse des Runden Tisches und den Vorschlägen zum weiteren Vorgehen bei der IAA Mobility wird zugestimmt.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	IAA Mobility, Runder Tisch, künftige Ausgestaltung der IAA Mobility, IAA Mobility 2023
Ortsangabe	(-/-).

IAA Mobility - Bericht über den Runden Tisch zur IAA Mobility

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 06038

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 10.05.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vortrag des Referenten	1
1. Auftrags- und Ausgangslage	1
2. Stadtratsvorgaben	2
3. Vorschläge der Verwaltung	3
4. Ergebnis des Runden Tisches am 24.03.2022	18
Antrag des Referenten	32
Beschluss	32

IAA Mobility - Bericht über den Runden Tisch zur IAA Mobility

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 06038

2 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 10.05.2022 (VB) Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft gemäß § 7 Abs. 1 GeschO StR, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Auftrags- und Ausgangslage

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wurde mit Beschluss vom 12.10.2021, „Bericht über die IAA Mobility 2021“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 04525, beauftragt, bis Ende 2021 dem Stadtrat über die Einhaltung der Stadtratsvorgaben zur IAA Mobility 2021 zu berichten.

Mit o.g. Beschluss vom 12.10.2021 wurde auch ein Runder Tisch ins Leben gerufen. Dieser tagte am 17.11.2021 zum ersten Mal unter Leitung des Oberbürgermeisters. Neben dem Oberbürgermeister, der 2.Bürgermeisterin und Vertreter*innen der Verwaltung (MOR, KVR, PLAN, RKU) nahmen Vertreter*innen der Fraktionen, des BA 1 und 3, des VDA und der MMG sowie Vertreter*innen von Green City, Bund Naturschutz und von Dehoga an dem Runden Tisch teil.

Im ersten Runden Tisch beauftragte der Oberbürgermeister das RAW zusammen mit dem KVR, PLAN und MOR, die Spielräume des Stadtrates für Veränderungen am Konzept des Open Space darzustellen. Dabei sollten die Erkenntnisse aus der Diskussion im Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft zu den beiden Beschlussvorlagen „IAA Mobility – Bericht über die Einhaltung der Stadtratsvorgaben“, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04920 und 20-26 / V 04919, am 07.12.2021 einfließen bzw. abgewartet werden.

Pandemiebedingt wurde der für den 07.12.2021 angesetzte Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft abgesagt. Die statt dessen am 07.12.2021 stattfindende Diskussionsrunde der

Ausschussmitglieder vertagte die Vorlage auf den 18.01.2022. Die finale Beschlussfassung erfolgte im Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft am 15.02.2022.

Diese Termine bzw. Ergebnisse mussten abgewartet werden. Sie flossen in die sich anschließenden verwaltungsseitigen Arbeiten ein. Die Vorschläge der Verwaltung wurden den Mitgliedern des Runden Tisches in dessen zweiter Sitzung am 24.03.2022 vorgestellt.

Der Runde Tisch beschloss am 24.03.2022, den Verbänden sowie den beiden Bezirksausschüssen Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme zu geben.

Diese Vorlage

- spiegelt die in o.g. Runden geäußerte Kritik
- stellt die Stellungnahmen der Verbände vor
- unterbreitet dem Stadtrat die mit VDA und MMG abgestimmten Vorschläge der Verwaltung (MOR, KVR, PLAN, RAW) zum weiteren Vorgehen.

Zu Punkt 3.1 und 3.3 gibt diese Vorlage nur eine gekürzte Version wider, die ausführliche Stellungnahme der MMG zu Vertragsinhalten ist in der nichtöffentlichen Vorlage enthalten.

Fazit dieser Vorlage vorweg: Die Verwaltung schlägt die Umsetzung der IAA Mobility auf den bewährten Plätzen mit den nachfolgend ausführlich dargestellten Modifikationen vor. Aus Sicht der Verwaltung greift der Verwaltungsvorschlag alle Anmerkungen, Kritiken usw. auf und setzt sie konstruktiv in Optimierungsvorschläge um.

2. Stadtratsvorgaben

In 2020 wurde der Stadtrat

- am 19.02. mit der nichtöffentlichen Vorlage Nr. 14-20/V 18002 „Bewerbung der Messe München für die IAA – Munich Mobility Show ab 2021“ und
- am 29.04.2020 mit der nichtöffentlichen Vorlage Nr. 14-20/V 18418 „Open Spaces für die IAA ab 2021 in München“ befasst.

Mit Vorlage vom 19.02.2020 wurde der Stadtrat informiert über

- die Neuausrichtung der IAA mit den Bestandteilen Summit und Open Space
- die Ausschreibung und die Bewerbung
- die Prüfung der Innenstadtplätze
 - Königsplatz,
 - Wittelsbacher Platz,
 - Odeonsplatz (Bereich vor der Feldherrnhalle, bis zur Galeriestraße),

- Max-Joseph-Platz und
- Marienplatz
- sowie über die im Eigentum des Freistaates stehenden Flächen Marstallplatz, Hofgarten, Residenzhöfe
- sowie die Zeitschiene der Bewerbung.

Der Stadtrat behielt sich im Beschluss vom 19.02.2020 vor, über die städtischen Flächen zu entscheiden, wenn ein konkretes Nutzungskonzept seitens der IAA vorliegt. In der Vorlage vom 29.04.2020 wurde dem Stadtrat dieses Nutzungskonzept samt Themenmatrix sowie das weitere Vorgehen beim Open Space dargestellt. Darüber hinaus war die Blue Lane Bestandteil der Vorlage.

Beide Vorlagen in 2020 waren in nicht-öffentlicher Sitzung zu fassen, da sie vertrauliche Angaben und vertrauenswürdige Daten der Messe München und Dritter beinhalteten.

3. Vorschläge der Verwaltung

In diesem Kapitel werden die in den Debatten und im Runden Tisch geäußerten Anmerkungen zur IAA Mobility an den Stadtratsbeschlüssen und vertraglichen Bindungen gespiegelt und die auf Basis dieser Rückmeldungen von Verwaltung, Veranstalter und MMG vorgeschlagenen Optimierungen vorgestellt.

Vorab ist festzustellen, dass sich laut MMG alle Vorgaben des Stadtrates aus den Beschlüssen vom 19.02.2020 und vom 29.04.2020 im Vertrag zwischen MMG und VDA wieder finden. Die Aussagen des RAW in dieser Vorlage basieren auf den Angaben der MMG und sind mit der MMG abgestimmt.

Die Stadtratsvorgaben selbst sowie deren Einhaltung wurden dem Stadtrat ausführlich mit den Vorlagen Nr. 20-26/V 04919 und 04920 für den AfAW 07.12.2021 (Corona bedingte Vertagung auf den 15.02.2022 sowie Diskussion in der Videokonferenz am 18.01.2022) vorgestellt.

Mit dem Open Space wurde ein völlig neues Format in der Innenstadt realisiert, das zudem unter den Corona-Bedingungen vorbereitet und durchgeführt werden musste. In sehr kurzer Zeit gelang es Veranstalter und Behörden aufgrund der hohen Professionalität beider Seiten, alle notwendigen Anforderungen zu definieren und organisatorisch umzusetzen. Beide Vertragspartner haben 2021 Erfahrungswerte gesammelt, auf denen aufbauend die Abläufe für 2023 ff betrachtet werden können und müssen.

3.1 IAA Mobility in der Innenstadt/Verlegung des Open Space auf das Messegelände:

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 19.02. sowie 29.04.2020 beschlossen, zur Durchführung der IAA Mobility zentrale Plätze und Wege in der Münchner Innenstadt zur Verfügung zu stellen. Darauf basierend wurden die vertraglichen Vereinbarungen zwischen Messe München GmbH und VDA abgeschlossen. Die Ausführungen der MMG zum nicht-öffentlichen Vertrag sind in der nicht-öffentlichen Vorlage „IAA Mobility - Bericht über den Runden Tisch zur IAA Mobility“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06010 enthalten.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

Das RAW rät vor dem Hintergrund der dargestellten rechtlichen Risiken für die MMG, aber auch vor dem Hintergrund eines Reputationsverlustes der LHM im Sinne der Verlässlichkeit von auf den Wirtschaftsstandort bezogenen Entscheidungen dringend von einer einseitigen Abkehr von den getroffenen Beschlüssen ab. Seine Haltung begründet das RAW aufgrund der von ihm zu erfüllenden Aufgabenstellung wie folgt: Die Stadt München konnte sich als Gastgeberin für die IAA Mobility einer breiten Weltöffentlichkeit positiv präsentieren und nachhaltige Potentiale für den Standort darstellen. Die wirtschaftlichen Effekte, die Akzeptanz und positive Resonanz bei den Besucherinnen und Besuchern und Ausstellern, die enorme internationale Wahrnehmung der IAA Mobility zeigen die Bedeutung einer solchen Leitmesse für München als Messe- und Wirtschaftsstandort aber auch für den Tourismusstandort. Die MMG geht von einer messeinduzierten Kaufkraft von ca. 200 Mio. Euro in München (z.B. durch Hotelbuchungen, Taxifahrten, Restaurantbesuche uvm.) aus. Eine Abkehr vom Konzept und in der Folge ein möglicher Verlust der IAA Mobility am Standort würde nach Einschätzung des RAW einen erheblichen Image- und Reputationsschaden zur Folge haben, die Verlässlichkeit der LHM als Vertragspartnerin in Frage stellen sowie dem Standort und den Branchen in München schaden.

Das RAW sieht aber auch erhebliche negative Auswirkungen auf die Messe selbst und den Messestandort. Dazu die MMG:

„Wenn der VDA davon Abstand nimmt, den Kooperationsvertrag auf die IAA Mobility 2025 zu erstrecken, oder sogar das Vertragsverhältnis in der Weise beendet, dass schon die IAA Mobility 2023 nicht mehr in München stattfindet, weil der Open Space gar nicht oder nicht mehr in einer für den VDA akzeptablen Form durchgeführt werden kann, hätte das nicht nur wie beschrieben für die Stadt München erhebliche negative Auswirkungen. Auch der Messestandort und die Messe selbst nähmen Schaden.

Zu dem unmittelbaren Effekt durch wegfallendes Geschäft kämen noch indirekte Effekte durch den dann eintretenden Reputationsverlust. Eine Absage 2023 könnte die Wahrnehmung der Messe München als seriöser Vertragspartner beschädigen. Bei einem Weggang der IAA Mobility, egal ob er 2023 oder 2025 erfolgt, kann der Eindruck entstehen, dass München kein Messestandort ist, um Messen und Ausstellungen zu Themen durch-

zuführen, die zwar wirtschaftlich interessant, aber gesellschaftspolitisch umstritten sind. Die laufende Akquisition von Gastveranstaltungen sowie die Entwicklung von Eigenveranstaltungen zu solchen Themen würde dadurch erheblich erschwert.

Die IAA Mobility hat das Potenzial, für die Stadt München wie auch für die Messe München GmbH ein Aushängeschild zu werden, wie sie es früher für Frankfurt war. Die Messe Frankfurt hat sehr davon profitiert, dass sie in der internationalen Öffentlichkeit als Austragungsort der IAA wahrgenommen wurde. Wenn München die IAA Mobility verliert, verpasst die Messe München GmbH damit auch die große Gelegenheit, ihre Bekanntheit weltweit deutlich zu steigern und damit die Attraktivität mindestens des Messestandorts München weiter zu erhöhen.“

3.2 Vertragliche Bereitstellung und Nutzung des Königsplatzes: hier gilt o.g.

3.3 Größe der Ausstellungsflächen:

Die genutzten Ausstellungsflächen auf dem Open Space entsprechen den Vorgaben des Stadtrates aus den Beschlüssen vom 19.02.2020 und vom 29.04.2020, siehe dazu auch die Ausführungen in den Beschlussvorlagen für den AfAW 15.02.2022, Vorlagen Nr. 20-26/V 04919 und 04920, zur Einhaltung der Stadtratsvorgaben. Der Veranstalter hat die zur Verfügung gestellten Flächen 2021 eingehalten. Die Vertragsvereinbarungen entsprechen laut MMG den Stadtratsbeschlüssen. Eine Verkleinerung der Ausstellungsflächen kann laut MMG im Vertragsverhältnis zwischen der MMG und dem VDA die bereits oben erwähnten Rechtsfolgen auslösen.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

Das RAW rät aus o.g. Gründen von einem Abweichen ab.

3.4 Logistikflächen/Be- und Entladevorgänge:

Die notwendigen Logistikflächen der Aussteller müssen sich innerhalb der genehmigten Flächen befinden. Be- und Entladevorgänge haben daher ausschließlich auf der abgesicherten, eigentlichen Platzfläche zu erfolgen. Dies wurde 2021 überwiegend (Ausnahmen am Platz vor der Feldherrnhalle und Wittelsbacher Platz) beachtet.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

Da die Vorgaben zu den zur Verfügung gestellten Flächen klar definiert sind, bedarf es hier keiner Anpassung, sondern einer Optimierung seitens des Veranstalters/der Aussteller. Der Veranstalter hat bereits ein hohes Interesse an der Einhaltung signalisiert, so dass diesem Punkt Rechnung getragen wird.

3.5 Höhe und Gestaltung der Stände:

Der Stadtrat hat mit o.g. Beschlüssen die Flächen des Open Space zur Verfügung gestellt. Im Beschluss vom 29.04.2020 wurde transparent wie folgt über das weitere behörd-

liche Genehmigungsverfahren informiert: „Im weiteren Verfahren wird sowohl die konkrete Flächennutzung wie auch der Standbau gemäß den Vorgaben dieser Beschlussvorlage sowie der Veranstaltungs- und Sondernutzungsrichtlinien der Landeshauptstadt München individuell für jede Nutzung und jeden Platz zu genehmigen sein.“ Die vertraglichen Vereinbarungen entsprechen diesen Vorgaben laut MMG. Die Ausführungen der MMG zum nicht-öffentlichen Vertrag sind in der nicht-öffentlichen Vorlage „IAA Mobility - Bericht über den Runden Tisch zur IAA Mobility“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06010 enthalten.

Das RAW rät vor dem Hintergrund der von der MMG dargestellten rechtlichen Ausführungen von einer einseitigen Aufkündigung ab. Davon unbenommen und damit der vom RAW empfohlene Weg, ist die Hebung von Optimierungspotentialen im Dialog. Dazu hat der Veranstalter seine Gesprächsbereitschaft signalisiert. In den erfolgten Gesprächen zwischen Verwaltung und Veranstalter hat sich der Veranstalter bereit erklärt, die verwaltungsseitig gewünschten Optimierungen vollumfänglich zu übernehmen.

Daraus ergibt sich folgender Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

- Rechtzeitige Einreichung der Unterlagen bei der Verwaltung: 2021 stand die IAA Mobility unter den Corona bedingten Einflüssen, die sich u.a. auch in der Zeitschiene ausgewirkt haben. Der Veranstalter rechnet für 2023ff mit einer regulären und termingerechten Vorbereitung, zudem können die Aussteller auf den Erfahrungen von 2021 aufbauen, so dass diesem Punkt entsprochen wird.
- Anforderungen an die eingereichten Unterlagen: Insbesondere bei kleinen Ausstellern waren die zur Genehmigung eingereichten Unterlagen pandemiebedingt, aber auch aufgrund mangelnder Erfahrung, oft nicht vollständig. Der Veranstalter sichert zu, hier für 2023 ff im Vorfeld ein verstärktes Augenmerk darauf zu legen. Aus Sicht des RAW bereichern gerade diese kleinen Aussteller, u.a. aus dem Bike-Bereich, eine solche Veranstaltung mit ihren innovativen und kreativen Ideen. Sie haben jedoch oft weder den logistischen noch den finanziellen Hintergrund wie große Aussteller. Diese Aussteller haben nicht die Möglichkeit, eine visualisierte Standgestaltung, eingebettet in eine Umgebungsvisualisierung, darzustellen.
- Gesamtwirkung der Plätze – „Die Plätze müssen noch wirken können“: um dem zu entsprechen, bedarf es nach Auffassung der Verwaltung insbesondere eines in der Höhe ruhigeren horizontalen Abschlusses der Standgestaltung. Der Veranstalter sagt dies zu. Die Höhe der Aufbauten ist inklusive aller Aufbauten zu verstehen. Bezüglich der Standgestaltung gab es die Stadtratsvorgabe, sich „möglichst organisch ins Stadtbild“ einzufügen (Verwaltungs- und Personalausschuss vom 29.04.2000, Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V18418). Der Veranstalter hat dies in seinen Vorgaben an die Aussteller umgesetzt. Hier bedarf es insofern keiner Ergänzung, sondern einer Optimierung in der Umsetzung. Das RAW weist auch hier wieder auf die kleinen und kleinsten Aussteller hin und bittet um Verständnis und

Zustimmung, dass kleinen Anbietern auch weiterhin ein Stand in Form eines Zeltes o.ä. ermöglicht wird. Hohe Gestaltungsvorgaben würden diese innovativen und bereichernden Aussteller ggf. von einer Teilnahme abhalten, was dem Ziel der Veranstaltung, den Bürgerinnen und Bürgern eine breite Palette an Ideen für neue und innovative Mobilität zu bieten, widerspräche.

- Erscheinungsbild der Standbauten: seitens der Verwaltung wird angeregt, auf ein synchronisierteres Erscheinungsbild hinzuwirken. Der Veranstalter teilt das grundsätzliche Ziel und wird dieses durch einheitliche Gestaltungsvorgaben für alle umsetzen.
- Blickbeziehung auf die Denkmäler am Max-Joseph-Platz und am Wittelsbacher Platz: diese muss deutlich erkennbar bleiben. Der Veranstalter hat bereits 2021 versucht, dies bestmöglich umzusetzen. Für 2023ff wird es diesbezüglich eine noch engere Abstimmung mit den Behörden geben, um dem zu entsprechen.
- Bewegtbilder: bewegte dauerhafte Bilder dürfen den öffentlichen Raum nicht dominieren und die historischen Plätze in ihrer Wirkung einschränken. Seitens des Veranstalters wird dies zugesagt. Bewegte Bilder im Inneren von Ausstellungsflächen sind davon unberührt und zulässig.
- Gestufte Höhen am Königsplatz: die Verwaltung schlägt in Abstimmung mit dem Veranstalter für Standbauten abgestufte Höhen vor: Entlang Antikensammlung und Glyptothek 10 m und jeweils zur Straßenmitte hin 7 m. Ziel ist wie oben bereits beschrieben, eine möglichst harmonische „Linie“ als Abschluss in der Höhe.
- Fläche vor der Feldherrnhalle: hier gilt die o.g. Anforderung zur Erhaltung der Gesamtwirkung des Platzes
- Marienplatz: Das Citizen Lab als das Diskussionsforum und Forum der Bürgerbeteiligung soll offener und transparenter gestaltet werden, so dass es eine einladendere Gesamtwirkung entfalten kann und auch zufällig vorbeigehende Passanten anspricht und einlädt. Der Veranstalter hat dies zugesagt.

3.6 Auf- und Abbauzeiten:

Die Dauer der Veranstaltung soll gem. Beschlusslage inklusive der Veranstaltungstage 16 Kalendertage grundsätzlich nicht überschreiten. In Ausnahmefällen kann aus technischen oder logistischen Gründen eine verlängerte Auf- und Abbauzeit im Rahmen der konkreten Sondernutzungserlaubnis erteilt werden. Die Stadtratsvorgabe wurde laut MMG vertraglich umgesetzt. Von dieser Möglichkeit der Verlängerung wurde durch den Veranstalter Gebrauch gemacht. Die tatsächliche Gesamtnutzungsdauer belief sich auf 21 bzw. 23 Tage am Königsplatz. Damit entsprach das Vorgehen den Vorgaben.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

2021 hatten weder Veranstalter noch Aussteller oder Verwaltung Erfahrungswerte für dieses neue Konzept. Diese liegen inzwischen vor, so dass Veranstalter und Aussteller der Erwartungshaltung der Politik nach einem zügigen Auf- und Abbau in den Planungen bes-

ser Rechnung tragen können. Dies beinhaltet auch die Einhaltung der genehmigten Flächen bei Auf- und Abbau (s.o.). Ausnahmen bleiben weiter möglich. Der Veranstalter hat bereits ein hohes Interesse an einer Optimierung ausgesprochen.

Das RAW ergänzt: Um die o.g. städtischerseits gewünschte Qualität der Standbauten zu gewährleisten, ist eine gewisse Auf- und Abbaulogistik notwendig. Diese entzerrt sich mit zunehmender Auf- und Abbaudauer.

3.7 Fuß- und Radverkehr:

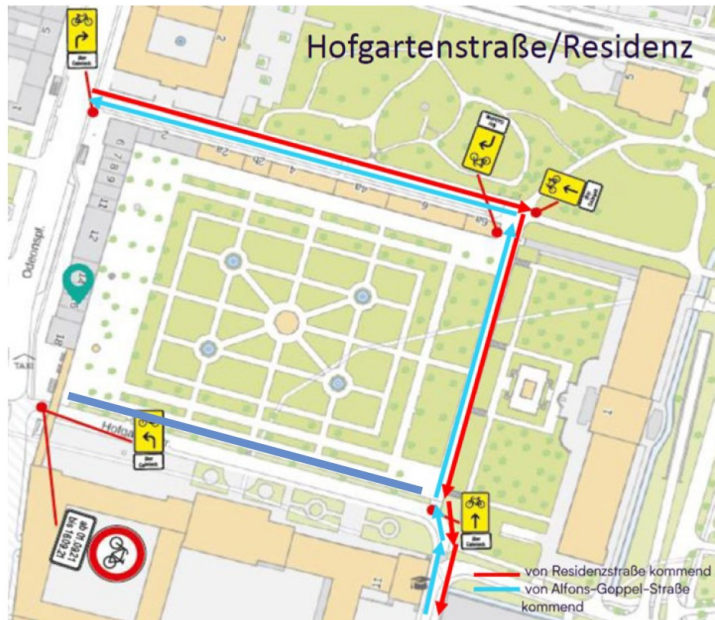
Die Radrouten zur IAA Mobility 2021 wurden in Abstimmung mit der Verwaltung festgelegt und entsprechen in weiten Teilen den üblichen Ausweichrouten.

2021 kam es zu Beeinträchtigungen während des Auf- und Abbaus. Der Veranstalter hat selbst ein hohes Interesse formuliert, die Logistik zur IAA 2023 ff zu optimieren, damit Beeinträchtigungen künftig noch weiter reduziert werden können. Ganz ausschließen kann man sie zum Schutz der Radfahrer und vor allem Fußgänger jedoch nicht, dies ist aber bei jeder Veranstaltung im öffentlichen Raum üblich.

Von der Auf- und Abbauphase zu unterscheiden sind die Besucheröffnungszeiten während der Veranstaltung selbst. Zu diesen Zeiten ist das Radfahren in bestimmten Bereichen per Auflage untersagt.

Vorschlag der Verwaltung zur künftigen Radwegeführung:

Hofgarten: Im Hofgarten wollten Stadtverwaltung und Veranstalter 2021 eine Radwegeführung ca. 10 m nördlich versetzt zur bestehenden Verbindung umsetzen. Diesem Wunsch ist die Verwaltung der Residenz leider nicht nachgekommen. Daher wurde 2021 folgende Umleitung über die Galeriestraße ausgewiesen:



Sie wurde seitens der Nutzer*innen leider nicht im gewünschten Umfang angenommen. Für 2023 ff bedarf es einer leistungsfähigen Alternative. Dies strebt der Veranstalter an. Eine genaue Route kann jedoch aufgrund der Kürze der Zeit noch nicht genannt werden, dies insbesondere, weil hier die Schlösser- und Seenverwaltung einzubeziehen ist. Ziel ist es, die bereits in 2021 angestrebte Ausweichroute (10 m nördlich versetzt zur bestehenden Verbindung) zu realisieren.

Residenzstraße: Der Veranstalter sichert zu, dass die mit den Behörden vereinbarte nutzbare Straßenfläche jederzeit zur Verfügung steht

Zur Aufrechterhaltung der Radwegeverbindung sieht es die Verwaltung als unabdingbar an, dass eine der beiden o.g. genannten Verbindungen (Hofgarten oder Residenzstraße) stets offengehalten und zur Verfügung gestellt werden muss. Der Veranstalter sichert dies zu.

Odeonsplatz/Platz vor der Feldherrnhalle während des Auf- und Abbaus: Notwendigkeit der Sicherstellung einer Fuß- und Radwegequerung. Seitens der Verwaltung wird der folgenden Umsetzung des Veranstalters gefolgt, die je einen Radstreifen in beide Richtungen vorsieht, wobei der Fußgängerverkehr auf der „normalen“ Radverbindung verläuft:



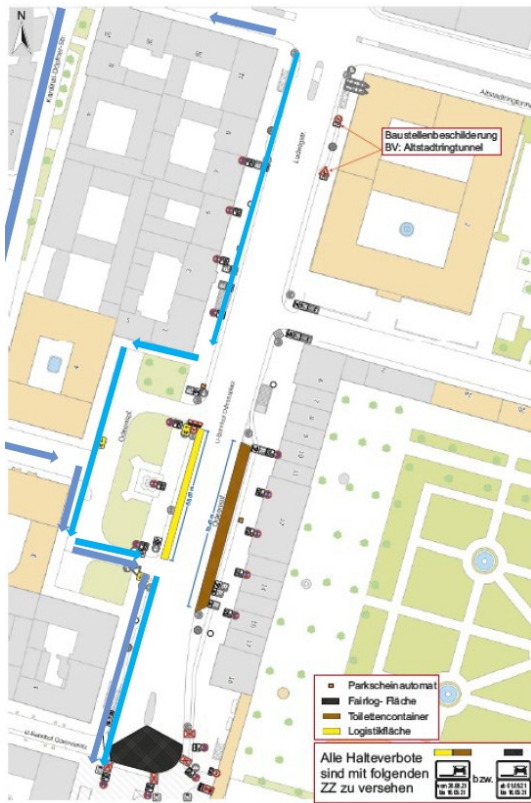
Wittelsbacherplatz: Für den Fußgänger*innenverkehr müssen ständig gesicherte Restbreiten zur Querung des Platzes zur Verfügung stehen

Finkenstraße: Der Radverkehr in der Finkenstraße ist ständig gesichert aufrechtzuerhalten.

Briener Straße: Der Fußgänger*innenverkehr und Fahrverkehr (auch Radfahrverkehr) in der Briener Straße ist ständig gesichert aufrechtzuerhalten.

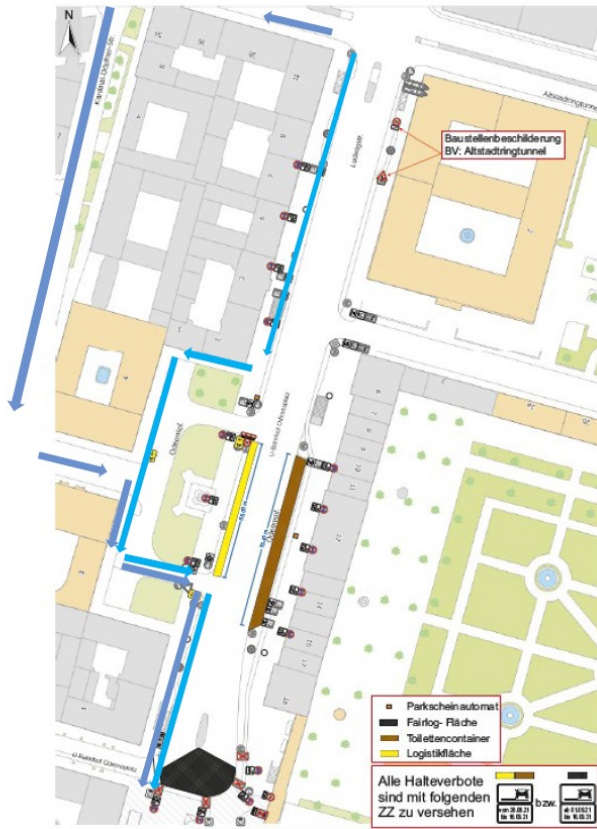


Freihaltung des Reiterdenkmals am Odeonsplatz: 2021 erfolgte die Radwegführung wie folgt:



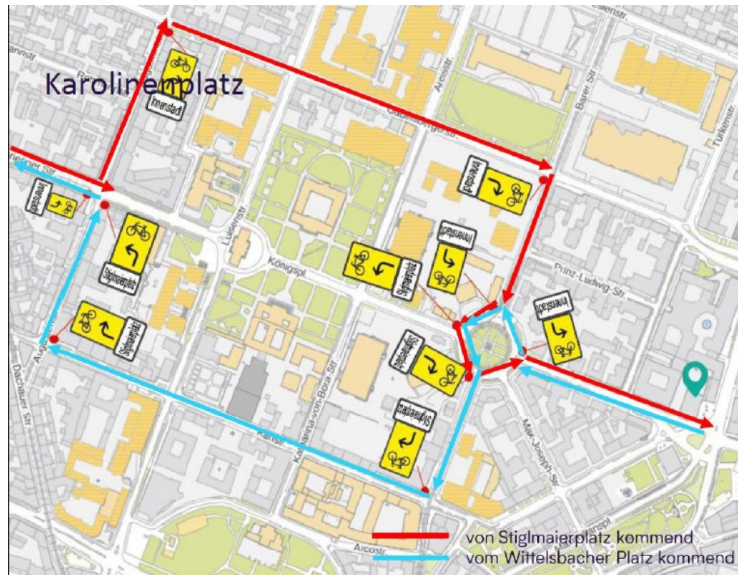
In 2023 ff kann der Radverkehr entweder entlang der Ludwigstraße und (abweichend von der Führung in 2021) direkt entlang der Grünfläche um das Reiterdenkmal herumgeführt werden.

Zur European Championship wird eine Radwegführung über die Kardinal-Döpfner Straße gewählt. Sollte sich diese als vorteilhafter erweisen, wäre auch sie denkbar:



Generell gilt, dass die im Jahr 2022 und 2023 stattfindenden Veranstaltungen in der Innenstadt von den Erfahrungen der IAA Mobility 2021 profitieren können, die IAA Mobility 2023 wiederum auf den bei den Veranstaltungen gewonnenen Erfahrungen aufbauen kann.

Königsplatz:



Die auf obigem Bild dargestellte Radumleitung bei der IAA 2021 ist die bei allen Veranstaltungen übliche Umleitung und hat sich bewährt, so dass die Fachreferate KVR und MOR eine Beibehaltung präferieren. Sollte eine Änderung gewünscht werden, müsste diese auch bei allen anderen Veranstaltungen greifen. Die Verwaltung rät daher zu einer Beibehaltung der bisherigen Praxis. Unbenommen davon prüfen die Verwaltung und der Veranstalter Optimierungen im Detail; Ergebnisse liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Am Marienplatz und am Max-Joseph-Platz gab es keine Einschränkungen.

3.8 Durchlässigkeit des Open Space:

Diese Forderung entspricht der Beschlusslage des Stadtrates und wird auch vom Veranstalter ausdrücklich gewünscht. Sie konnte in 2021 entgegen des Wunschs des Veranstalters nur bedingt umgesetzt werden, denn die Plätze mussten aufgrund behördlicher Vorgaben umzäunt werden. Falls eine Umzäunung aus Sicherheitsgründen o.a. behördlicherseits auch für 2023 und 2025 vorgesehen werden sollte, muss der Veranstalter dem nachkommen. Dies kann jedoch nicht dem Veranstalter angelastet werden. Trotz Umzäunung konnte jede/jeder zu jedem Zeitpunkt (außer bei Überfüllung) die Veranstaltung besuchen, die vom Stadtrat gewünschte Durchlässigkeit war insofern also gewährleistet.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

Was die Notwendigkeit einer Umzäunung angeht, so ist es heute zu früh, um hier verwaltungsseitig eine endgültige Aussage über die – ggf. mehrstufige - Sicherheitsarchitektur bzw. die Anforderungen an diese in 2023 treffen zu können. Dies kann erst aufgrund der

dann vorliegenden Rahmenbedingungen erfolgen. Der Veranstalter ist sich seiner Verantwortung zum Schutz der Besucher*innen bewusst.

3.9 Vorgaben für die Exponate auf dem Open Space:

In den o.g. Stadtratsbeschlüssen ist formuliert, dass Automobile, Lastenräder, E-Bikes, E-Scooter uvm. mit Fokus auf emissionsfreien und abgasarmen Lösungen gezeigt werden können. Insbes. im Beschluss vom 19.02. wird deutlich formuliert, dass alternative Mobilitäts- und Antriebskonzepte vorgestellt werden müssen. Dem wurde nachgekommen. Die auf den Stadtratsbeschlüssen basierenden vertraglichen Vereinbarungen entsprechen laut MMG den Vorgaben des Stadtrates. Die MMG führt dazu aus: „In dem zwischen der MMG und dem VDA geschlossenen Vertrag ist festgehalten, dass beide Parteien darin übereinstimmen, dass die von der Landeshauptstadt München zugesagten Leistungen, die Gegenstand der Stadtratsbeschlüsse vom 19.02.2020 und vom 29.04.2020 waren und dort positiv beschieden wurden, von zentraler Bedeutung für das Gelingen der IAA Mobility sind. Eine Verschlechterung dieser Leistungen könnte zu einer Kündigung des Vertrages durch den VDA führen.“

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Das RAW rät daher davon ab.

3.10 Berücksichtigung des Mahnmals am Königsplatz:

Ein verantwortungsvoller Umgang (Freihaltung) war bereits 2021 Bestandteil der Genehmigung und ist für die Folgejahre vorgesehen.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

Die Veranstalter werden sich intensiv mit den Rückmeldungen aus 2021 auseinandersetzen und diese werden bei der Berücksichtigung des Mahnmals 2023 ff einfließen.

3.11 Weitere Anforderungen an den Königsplatz:

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

- Der Stadtrat hat kulturelle Veranstaltungen vorgegeben. Dies konnte in 2021 am Königsplatz pandemiebedingt nicht umgesetzt werden. Sofern in 2023ff Veranstaltungen auf dem Königsplatz stattfinden, dürfen davon keine wesentlichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen ausgehen.
- eine Querung des Platzes war in 2021 gegeben und wird in Analogie zu anderen Veranstaltungen auch in 2023 ff möglich sein.

Der Veranstalter sichert beides zu.

3.12 Vereinbarkeit mit dem Oktoberfest/Zeitliche Verschiebung:

Grundsätzlich sieht das KVR den Termin der IAA unmittelbar vor Beginn des Oktoberfestes kritisch und verweist insoweit auf seine Stellungnahme zur Beschlussvorlage 20-26 / V 04525 vom 12.10.2021.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist ergänzend auf den verlängerten parallel stattfindenden Mobilitätskongress hin, der voraussichtlich auch innerstädtische Flächen bespielen wird (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05688 Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 16.03.2022).

Der reibungslose Ablauf des Oktoberfestes muss durch den Veranstalter der IAA Mobility – ebenso wie durch die Verantwortlichen aller anderen zeitgleich stattfindenden Veranstaltungen - vorgesehen und in den Planungen berücksichtigt werden.

Die Aufbauarbeiten für das Oktoberfest finden ab ca. Juni eines Jahres statt.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

Dies hat der Veranstalter der IAA Mobility bereits zugesagt: Die bekannten Aufbauten für das Oktoberfest, die im Open Space liegen, waren bereits in den Plänen an die Aussteller berücksichtigt und kommuniziert.

Die Vorgabe der Vereinbarkeit gilt auch für alle weiteren Veranstaltungen.

3.13 Gewährleistung von Protesten:

Wird durch die Beschlusslage zur IAA nicht tangiert.

Das KVR verweist auf die Stellungnahme zur Beschlussvorlage 20-26 / V 04525 vom 12.10.2021 und „weist darauf hin, dass durch die sehr raumgreifende Gestaltung der IAA im Open Space natürlich auch der Raum für Gegenprotest erheblich beschnitten wird, die Beschlusslage zur IAA also mittelbar erhebliche Auswirkungen auf die Gewährleistung von Protesten hat. Friedliche Proteste gegen die Veranstaltung sollen und müssen aber aufgrund des polarisierenden Themas und mit Blick auf den hohen Verfassungsrang des Versammlungsgrundrechts auch 2023 und 2025 möglich sein. Die Problematik wird in 2023 und 2025 gegenüber 2021 mutmaßlich erheblich verschärft, da die Theresienwiese dann – anders als aufgrund der Corona-bedingten Absage des Oktoberfestes in 2021 (Nutzungen Theresienwiese: Klimacamp von 07. bis 12.09.2021 mit ca. 1.000 Teilnehmenden sowie stationäre Versammlung und Ziel der Radsternfahrt am 11.09.2021 mit insgesamt ca. 15.000 Teilnehmenden) – voraussichtlich nicht als Versammlungsfläche zur Verfügung stehen wird. Es liegt auch im Verantwortungsbereich der Veranstalter der IAA, diesen Aspekt zu berücksichtigen und an einer entsprechenden kooperativen Lösung mitzuwirken.“

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

Demonstrationen können im Zusammenhang mit Veranstaltungen stehen. Planung sowie Durchführung liegt in der Verantwortung des jeweiligen Veranstalters bzw. Versammlungsleiters und somit außerhalb des Verantwortungsbereichs des Veranstalters der IAA. Der Veranstalter der IAA Mobility wird sich aber auch in 2023 ff – wie auch schon in 2021 geschehen – konstruktiv und kooperativ an Lösungen beteiligen.

3.14 Sichtbarkeit der zivilgesellschaftlichen Projekte:

Diese Kritik zielt zunächst auf den Mobilitätskongress ab. Die Stadtratsbeschlüsse zur IAA Mobility sowie die vertragl. Vereinbarungen enthalten keine Aussagen hierzu.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

Der Veranstalter der IAA Mobility hat ein hohes Interesse signalisiert, solche Projekte gerne in die Veranstaltung zu integrieren und Initiativen zu fördern. Mit dem Format des Citizen Lab steht zudem ein eigenes Diskussionsformat zu Verfügung. Seitens des Veranstalters besteht große Bereitschaft zur Integration und Vernetzung mit den Projekten und dem städtischen Mobilitätskongress.

3.15. Nachhaltigkeit:

Hier trifft der Stadtratsbeschluss vom 29.04.2020 die klare Vorgabe, dass alle Auftritte bilanziell CO₂-neutral zu gestalten sind. Die Berechnung und Kompensation der Emissionen im Rahmen des IAA Auftritts wurde an myclimate, einen erfahrenen und renommierten Partner für wirksamen Klimaschutz, übertragen. Myclimate berechnet laut MMG alle relevanten Treibhausgasemissionen, die durch die Messeauftritte der Aussteller im Open Space entstehen. Die zur Kompensation herangezogenen Klimaschutzprojekte sind durch den international anerkannten Standard Gold-Standard zertifiziert. Die Gold-Standard-Foundation ist eine Non-Profit Zertifizierungsorganisation, die in der Schweiz registriert ist. Berechtig zur Zertifizierung durch „The Gold Standard“ sind nur Projekte, die nachweislich zur Reduktion von Treibhausgasen führen und gleichzeitig gut für die lokale Umwelt und soziale Belange der Bevölkerung sind. Mit dieser Umsetzung erfüllt der Veranstalter die Vorgaben des Stadtratsbeschlusses.

Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen:

Nachträgliche weitergehende Vorgaben haben o.g. negativen Auswirkungen. Das RAW rät daher davon ab.

3.16 Konzepte und Ideen der öffentlichen Personenbeförderung sichtbar auf dem Open Space vorstellen:

Der Stadtrat hat mit Beschluss vom 19.02.2020 folgendes vorgegeben: „...Dabei ist neben individuellen Mobilitätslösungen auch umfassend auf Konzepte und Ideen der öffentlichen Personenbeförderung einzugehen“. Die Umsetzung war vom Veranstalter auch für

die IAA 2021 vorgesehen. Bei der Umsetzung ist der Veranstalter jedoch auf die Mitwirkung der Träger des ÖPNV und deren Bereitschaft angewiesen. Seitens des Veranstalters besteht hohe Bereitschaft an einer deutlicheren Umsetzung des Auftrages, sofern die entsprechenden Träger dies wünschen.

3.17 Die IAA als Mobilitätsplattform:

Die Forderung nach Bürgerbeteiligung und Beteiligungsformaten ist Bestandteil der beiden Beschlüsse und des Vertrages. Daher wurde mit dem Citizen Lab auf dem Marienplatz ein Platz des Open Space exklusiv nur für dieses Format verwendet. Der Veranstalter hat im Vorfeld die LHM und die örtlich betroffenen Bezirksausschüsse zur Beteiligung eingeladen. Letztere haben von dem Angebot keinen Gebrauch gemacht. Seitens der LHM wurde ein eigener Mobilitätskongress durchgeführt. Im Stadtratsbeschluss und folglich in den vertraglichen Bestimmungen gab es keine Festlegung, in welchem Umfang oder in welchem Verhältnis Dialogformate zu Exponaten stehen müssen. Zu nachträglichen Vorgaben siehe oben. Die Nutzung des Marienplatzes vor dem Rathaus, dem demokratischen Zentrum der Stadtpolitik in München, als Dialogplattform und die konkrete Umsetzung in Form des Citizen Lab ist nach Auffassung des RAW jedoch eine deutliche Erfüllung des Stadtratsauftrages, gerade in Hinblick auf das umfangreiche Programm, das in o.g. Beschluss Nr. 4919 dem Stadtrat vorgelegt wurde.

3.18 Einbindung der Bezirksausschüsse:

Wie im „Bericht über die IAA Mobility 2021“ vom 12.10.2021, Vorlage Nr. 20-26/V04525, bereits dargestellt, wurden die von dem Open Space tangierten Bezirksausschüsse 1 Altstadt-Lehel und 3 Maxvorstadt im Herbst 2020 und erneut im Frühjahr 2021 über die aktuellen Planungsstände informiert. Beide Bezirksausschüsse erhielten zudem im Juni 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 hat der Veranstalter angeboten, erneut zur Verfügung zu stehen. Von dem Angebot wurde kein Gebrauch gemacht. Selbstverständlich werden die Bezirksausschüsse, wie vom Stadtrat gefordert, auch zur IAA Mobility 2023ff eingebunden.

3.19 Einbindung des Stadtrates:

Die Stadtratsfraktionen wurden nach den Grundsatzentscheidungen des Jahres 2020 im Frühjahr 2021 informiert, als die Planungen hinreichend konkret waren. Selbstverständlich wird der Stadtrat auch zur IAA Mobility 2023 ff eingebunden.

3.20 Austausch mit den Umweltverbänden:

Der Veranstalter hat ein hohes Interesse an einem Austausch sowie, wie oben dargestellt, an einer Zusammenarbeit und hat von sich aus den Kontakt zu den Verbänden gesucht, das Angebot wurde jedoch nicht angenommen. Der Veranstalter ist weiterhin gerne zu Gesprächen oder gemeinsamen Formaten bereit.

Abschließend ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass alle Aussagen der Verwaltung den Erfahrungsstand Anfang 2022 darstellen. Auf die Rahmenbedingungen in 2023 muss durch Veranstalter und Verwaltung situativ eingegangen werden. Dabei können die Erfahrungen, die durch die in 2022 und 2023 stattfindenden Veranstaltungen gewonnen werden, in die Vorbereitung und Umsetzung der IAA 2023 ff einfließen.

4. Ergebnis des Runden Tisches am 24.03.2022

Im Runden Tisch wurden die o.g. Vorschläge dargestellt. Der Runde Tisch hat beschlossen, dass den beiden Bezirksausschüssen sowie den Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme zum Verwaltungsvorschlag zu geben ist. Zudem schlugen die beiden Bezirksausschüsse in Verlauf der Diskussion bzw. im Nachgang mit Mail vom 29.03.2022 Alternativflächen vor. Der folgende Punkt 4.1 behandelt die vorgeschlagenen Alternativflächen, Punkt 4.2 die eingegangenen Stellungnahmen.

4.1 Vorschlag der Bezirksausschüsse 1 und 3:

Mit Mail vom 29.03.2022 schlugen die beiden Vorsitzenden der Bezirksausschüsse 1 und 3 folgende Alternativflächen vor: „...Alternativflächen für die IAA 2023 ...Es geht insbesondere um eine Entlastung des Odeons- und des Königsplatzes.

- Prinzregentenstraße vom Altstadtunnel bis Oettingenstraße, unter Berücksichtigung der querenden Tram durch die Wagnmüllerstraße und gegebenenfalls dem Bus in der Prinzregentenstraße. Es soll geprüft werden, ob diese Fläche auch mit dem ÖPNV bespielt werden kann bzw. ob die Buslinie in das Konzept der IAA integriert werden kann.
- Verlängerung der Bespielung der Ludwigstraße bis zur von-der-Tann-Straße.
- Die Briener Str. in den Abschnitten Odeonsplatz bis östliche Seite Oskar-v.-Miller-Ring / Maximiliansplatz sowie westliche Seite Oskar-v.-Miller-Ring / Maximiliansplatz bis Karolinenplatz (ohne Altstadtring).
- Arcisstraße zwischen Briener Straße und Gebelsbergerstraße sowie Katharina-von-Bora-Straße zwischen Sophienstraße und Briener Straße...

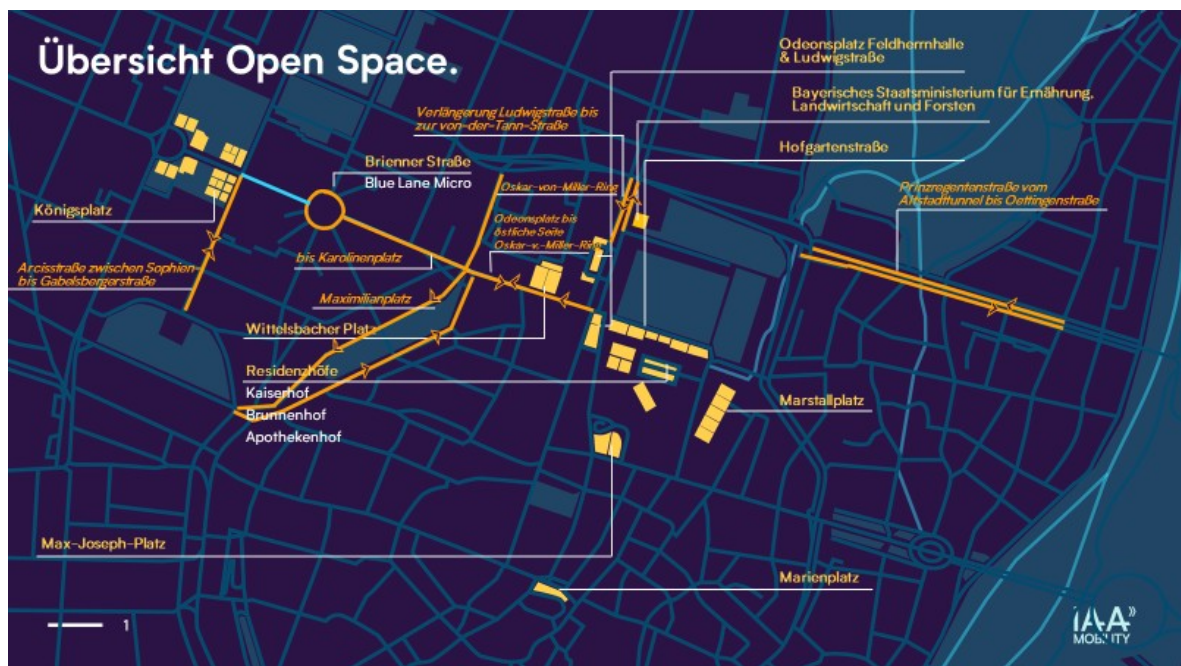
Hintergrund der Vorschläge:

Der Odeonsplatz soll in seiner Bespielung i.V. zur IAA 2021 deutlich in Umfang und Höhe reduziert werden. Die freiwerdenden Flächen sollen für Besucher*innen und Bewohner*innen konsumfrei genutzt werden können und dazu beitragen, dass eine bessere Durchlässigkeit für Zufußgehende und den Radverkehr gewährleistet wird.

Es besteht der Wunsch, den Königsplatz in seiner Bespielung i.V. zur IAA 2021 ebenfalls zu reduzieren. Der Bespielung stehen insbesondere die Notwendigkeit von Ausweichflächen für ggf. stattfindende Demonstrationen sowie die langen Wiederherstellungszeiten über die reinen Auf- und Abbauzeiten sowie die Zeit der Bespielung hinweg, entgegen, die

die Flächen über einen sehr langen Zeitraum der freien Nutzung entziehen. Ebenso wären befestigte Flächen für die Bespielung durch die Ausstellenden wetterunabhängiger.“

Plan mit den vorgeschlagenen Alternativflächen und den etablierten Flächen:



Seitens der Verwaltung wird zu den vorgeschlagenen Alternativflächen wie folgt Stellung genommen:

Mit dem Open Space in der 2021 umgesetzten Form gibt es inzwischen sowohl für Veranstalter als auch für die Verwaltung wertvolle Erfahrungswerte. Auf diesen aufbauend wurde im Sinne von „lessons learned“ im vergangenen halben Jahr in zahlreichen Gesprächsrunden beim Veranstalter, in der Verwaltung und zwischen Veranstalter und Verwaltung die IAA 2021 analysiert und die unter Ziffer 3 aufgeführten Optimierungen vereinbart. Diese intensiven Arbeiten sind ein guter Garant dafür, dass in 2023 die Prozesse, die auch schon in 2021 reibungslos verlaufen sind, wieder optimal umgesetzt werden und die Prozesse, bei denen es in 2021 mangels Erfahrungswerten noch Optimierungsbedarf gab, entsprechend optimiert umgesetzt werden. Dabei wird auf die u.a. im Runden Tisch geäußerten Hinweise und Kritikpunkte eingegangen.

Zudem sind nun erprobte Prozesse und Abläufe für die etablierte Plätze vorhanden (inkl. der ausstellenden Unternehmen und Institutionen). Eine in (weiten) Teilen neue Konzeption würde diesen gewonnenen Erfahrungsschatz unberücksichtigt und Veranstalter sowie

Verwaltung bei „null“ beginnen lassen. Damit wäre auch 2023 wieder „ein erstes Mal“, der zeitliche Vorlauf bereits jetzt erfolgskritisch.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass es sich bei den in 2021 genutzten Plätzen um etablierte und damit erprobte Veranstaltungsflächen, nicht nur für die IAA Mobility, handelt, bei denen alle beteiligten Behörden, nicht nur die der LHM, auf bewährte Konzepte zurückgreifen können. Bei komplett neuen Plätzen oder Straßenabschnitten gibt es dagegen keinerlei derartigen Erfahrungswerte.

Eine in großen Teilen neue Konzeption wäre deutlich personal- und abstimmungsintensiver als eine IAA 2023 auf etablierten Plätzen und würde Personalzuschaltungen erforderlich machen. Auf den in 2023 stattfindenden Mobilitätskongress mit den bürgerschaftlichen Projekten sei an dieser Stelle hingewiesen.

Die IAA Mobility 2021 musste pandemiebedingt unter knappen zeitlichen Vorgaben umgesetzt werden. Dies konnte durch großen und professionellen Einsatz aller Beteiligten erfolgreich bewältigt werden. Für 2023 besteht auf allen Seiten der Anspruch eines ordnungsgemäßen Ablaufs der Vorbereitung. Dies beinhaltet auch eine Zeitschiene, die einen ordnungsgemäßen Verwaltungsablauf mit ausreichend Prüfzeiten sicherstellt. Verzögerungen wie die Implementierung neuer Plätze würde dem widersprechen und zeitliche Verwerfungen mit sich bringen. Dies sollte unbedingt vermieden werden.

Das Mobilitätsreferat spricht sich hinsichtlich der Planung einer jeden Veranstaltung für eine klar definierte Trennung von Veranstaltungsflächen und allgemeinen öffentlichen Verkehrsflächen aus.

Insbesondere der Lieferverkehr (von Anlieger*innen und Gewerbetreibenden) ist während des Veranstaltungszeitraumes zu unterbinden. Auch beim Auf- und Abbau muss es eine deutliche Trennung zwischen Veranstaltungsbereich (in dieser Zeit Arbeitsbereich) und öffentlich Verkehrswegen geben.

Dieses Problem wurde bereits zusammen mit dem Veranstalter als Kritikpunkt der IAA 2021 insbesondere im Bereich des sog. Odeonsplatzes und in der Briener Straße (vor Wittelsbacherplatz) gesehen. Es wurden bereits konkrete Lösungsmöglichkeiten für die IAA Mobility 2023 angesprochen.

Zu den Vorschlägen der Bezirksausschüsse im Einzelnen:

Prinzregentenstraße:

- Veranstaltungssicht: Für die Prinzregentenstraße im genannten Abschnitt liegen keinerlei Erfahrungswerte als Veranstaltungsfläche vor. Somit ist in der Kürze der Zeit nicht final klärbar, welche Anforderungen im Sinne von Auflagen dem Veranstalter gestellt werden müssen und dieser somit Auflagen in weit größerem Um-

fang als bisher erfüllen muss. Dies birgt rechtliche Risiken. Die natürliche Besucherfrequenz kann nicht zwingend vorausgesetzt werden. Die Anbindung kann nicht adäquat über die U-Bahn dargestellt werden. An- und Abfahrt der Probefahrten können nur sehr schwierig und mit der Gefahr der Verlagerung des Verkehrs in die umliegenden Straßen dargestellt werden. Ebenso schwierig scheint die Frage der Zufahrt zu den anliegenden Gebäuden. Zwischen Altstadttring entlang des HdK führt die Rampe zum Tunnel. Die verbleibenden Fahrspurbreiten sind jeweils zu gering für Standbauten. Die Fahrbahnbreite zwischen Bruder- und Wagnmüllerstraße beträgt ca. 16 m und ist damit zu gering, um Standbauten, Logistik und notwendige Durchfahrten umzusetzen. Die Prinzregentenstraße war zentrale Achse der Blue Lane, einem weiteren wichtigen Teil der IAA MOBILITY, es müsste dann eine andere Wegeführung gefunden werden. Das RAW weist darauf hin, dass der Blue Lane ein ausführliches Fachgutachten vorausging, dass dann insoweit obsolet wäre. Die IAA MOBILITY würde sich in der Gesamtfläche noch weiter ausbreiten. Von den Propyläen bis zum Marstallplatz sind es ca. 1,5 km. Zur Öttingenstraße sind es ca. 2,4 km. Da es keinerlei Vorerfahrung in Bezug der Nutzung als Veranstaltungsfläche gibt, ist nicht bekannt, inwieweit vor allem die nötige Stromversorgung mit Ökostrom der Stadtwerke gewährleistet ist.

- Verkehrliche Aspekte MOR: Die Sperrung der Prinzregentenstraße, zwischen Öttingenstraße und Altstadttring (inkl. Ein- und Ausfahrt des Altstadttringtunnel auf Höhe Haus der Kunst) hätte nach erster Prüfung folgende Auswirkungen: Die Prinzregentenstraße weist mit einer Verkehrsbelastung von rund 52.000 Fzg./ 24h eine hohe verkehrliche Bedeutung auf und stellt somit auch eine wichtige innerstädtische Radialverbindung mit direktem Anschluss zum Altstadttring und einer direkten Querungsmöglichkeit der Isar dar. Da es keine ähnlich leistungsfähigen Alternativrouten im näheren Umgriff gibt (Maximilianstraße, Zweibrückenstraße), wird eine wie auch immer geartete Sperre dieses verkehrlich relevanten Streckenabschnittes massive Auswirkungen auf den Innenstadtbereich, sowie die angrenzenden Bezirke mit sich bringen. Zudem möchten wir hierbei auch auf die dann stark eingeschränkten Wegebeziehungen für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge im gesamten Innenstadtbereich hinweisen. Bei einer dennoch erfolgenden Sperre der Prinzregentenstraße und gleichzeitiger Nutzung als Veranstaltungsraum, muss zumindest auf eine konsequente Trennung zwischen Veranstaltungsfläche und allgemeiner Verkehrsfläche unterschieden werden. Der Übergang zwischen diesen beiden Nutzungsbereichen muss eindeutig und nachvollziehbar gestaltet werden. Bei einem ggf. angedachten Weiterbetrieb der betroffenen Lichtsignalanlagen (z.B. auf Höhe der Wagnmüllerstraße zur signalgesicherten Querung der Straßenbahn) muss auf einen hinreichend dimensionierten Übergangsbereich zwischen endender / beginnender Veranstaltungsfläche und der dazwischen liegenden öffentlichen Verkehrsfläche geachtet werden. Sollte ein solcher ausreichender Übergangsbereich nicht zur Verfügung stehen, wird das Mobilitätsreferat den Weiterbetrieb der

hiervon betroffenen Lichtsignalanlage versagen. Hinsichtlich der Problematik der Zuwegung zu diesem neu geschaffenen Veranstaltungsort verweisen wir auf die Ausführungen im weiteren Verlauf. Das Mobilitätsreferat sieht ebenso wie der Veranstalter die Gefahr, dass durch zu planende An- und Abfahrtspunkte für Probefahrten zusätzliche Flächen in den umliegenden Straßenzügen (z.B. Alexandrasstraße, Lerchenfeldstraße) mit beansprucht werden müssen.

Zudem wäre zu prüfen, inwieweit die Fußgängersignalisierung im Bereich des Altstadtringes (Höhe Von-der-Tann-Straße / Franz-Josef-Strauß-Ring) den zu erwartenden Besucher*innenstrom zwischen den Open Spaces aufnehmen kann oder hier zusätzliche Maßnahmen zur sicheren Führung notwendig sind.

Die vorgeschlagene Fläche ist in dieser Form nicht veranstaltungserprobt. Folglich müsste durch den Veranstalter geprüft werden, inwieweit betroffene Anlieger*innen (z.B. Haus der Kunst (inkl. Parkplatz), Bayerisches Nationalmuseum) mit einer veranstaltungsbedingten Sperrung (Auf- und Abbauzeitraum, Veranstaltungszeitraum) umgehen können.

Im Bereich der Seitzstraße (zwischen Unsöldstraße und Prinzregentenstraße) müssten Maßnahmen ergriffen werden, um die Erreichbarkeit der Anwesen (Zweirichtungsfahrverkehr) zu gewährleisten.

Bei einer Aufrechterhaltung der Tramverbindung über Wagnmüllerstraße / Querung Prinzregentenstraße / Lerchenfeldstraße, wäre zu prüfen, wie im Bereich der Veranstaltungssperre Prinzregentenstraße mit möglichen Wendemanövern von Fahrzeugen umzugehen ist. Durch (illegal) wartende Shuttle-Fahrzeuge könnte hier der Trambahnverkehr deutlich beeinträchtigt werden.

Durch den Veranstalter müsste die Bespielung der Fläche so erfolgen, dass in der Prinzregentenstraße der Radverkehr in beide Richtungen gesichert aufrecht erhalten bleiben kann. Dies wird im Speziellen bei einer Bespielung der Freifläche vor dem Bayerischen Nationalmuseum mit Übergang zur Fahrbahn Prinzregentenstraße kritisch gesehen. Zudem fungiert die Prinzregentenstraße als Verbindung zwischen dem Summit auf dem Messegelände in Riem und den Open Spaces in der Innenstadt und dabei insbesondere mit den An- und Abfahrtspunkten für Probefahrten in der Arcisstraße. Bei der IAA 2021 war die gesamte innere Prinzregentenstraße (zwischen Mittlerer Ring und Altstadtring) in Fahrtrichtung stadteinwärts Teil der sog. beworbenen Blue Lane Road. Zwar können für die IAA Mobility 2023 noch keine konkreten Aussagen über Form und Umfang einer Neuauflage der Blue Lane gemacht werden; jedoch wird es in jedem Fall wieder eine Verbindungsrouten zwischen dem Summit und den Open Spaces geben. Und auch wenn die stadteinwärtige Verbindung theoretisch über die Strecke Einsteinstraße – Maximilianstraße – Altstadtring führen könnte, so wurde für die IAA Mobility 2021 bewusst entschieden, aus infrastrukturellen Gesichtspunkten (überwiegende Einspurigkeit) eine stadteinwärtige Verbindung über die Einsteinstraße nicht weiter zu

verfolgen. Außerdem erschien es sinnvoll, die ein- und ausfahrenden Routen zu trennen, um das erhöhte Verkehrsaufkommen zu entzerren.

Das RAW weist darauf hin, dass der Führung der Blue Lane eine gutachterliche Untersuchung und Empfehlung zugrunde lag, die dem Stadtrat mit Vorlage Nr. 20-26/V 24947 in der Vollversammlung 05.05.2021 vorgestellt wurde.

Verlängerung Ludwigstraße:

- Veranstaltungssicht: Eine Verlängerung kann aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ein „add on“, aber kein Ersatz für Flächen am Königsplatz oder vor der Feldherrnhalle darstellen. Zudem erschwert die Anfahrt zu den Ladepunkten an der Galeriestraße eine sinnvolle Bespielung, unabhängig von der dann nötigen grundsätzlichen Abhängung der Galeriestraße. Dies wurde bereits für die Veranstaltung 2021 geprüft und nach Absprache mit KVR und MOR als nicht umsetzbar verworfen. Die Zufahrt zur Galeriestraße muss gewährleistet bleiben, eine Umleitung über die Staatskanzlei ist nur kurzzeitig möglich. Es müsste ein anderer Ort für den verlegten Taxistand gefunden werden.
- Verkehrliche Aspekte MOR: Bei der Planung zur IAA Mobilty 2021 hat sich das Mobilitätsreferat gegen die Nutzung der Ludwigstraße zwischen Galeriestraße und Altstadttring ausgesprochen. Mit einer Verlängerung der Veranstaltungsfläche besteht keine direkte Anbindung der Galeriestraße und des Bayerischen Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten. Hier ist durch den Veranstalter zunächst zu prüfen, inwieweit eine Zustimmung des Freistaates erfolgt, während des gesamten Zeitraumes (Veranstaltungszeitraum, inkl. Auf- und Abbau) eine Zufahrt für Anlieger*innen über die Flächen der Staatskanzlei und des Hofgartens zu dulden. Der An- und Abfahrtspunkt für Probefahrten aus dem Jahr 2021 würde somit in der Galeriestraße ebenso entfallen oder dürfte nur über die vorab genannte Zuwegung erfolgen können.

Mit der Erweiterung der Open Space-Fläche „Odeonsplatz“ in Richtung Norden wird auch eine mögliche Radverbindung in Fahrtrichtung Süden, zwischen Altstadttring und Hofgarten über die Galeriestraße, verloren gehen. Aus den Erfahrungen zur IAA Mobility 2021 haben eine Vielzahl an Radfahrenden die Möglichkeit genutzt von der Ludwigstraße, nördlich des Veranstaltungsgeländes, über die Galeriestraße eine Umfahrung zu nutzen. Darüber hinaus sind im Jahr 2023 die baustellenbedingten Planungen für die Sanierung des Altstadttringes bzw. Ausbau des Radschnellweg München Nord im Kreuzungsbereich Ludwigstraße / Oskar-von-Miller-Ring / Von-der-Tann-Straße zu berücksichtigen. Die nun vorgeschlagene Erweiterungsfläche hat sich im Jahr 2021 als eine geeignete „Pufferfläche“ zwischen Veranstaltungsfläche und Altstadttring dargestellt.

Aufgrund der hohen Polizeipräsenz wurde dieser Bereich im Einsatzfall als Abstellfläche für Einsatzfahrzeuge genutzt. Sollte diese Fläche als weitere Veranstaltungsfläche wegfallen, müssten weitere alternative Parkflächen für Einsatzfahr-

zeuge im Nahbereich genutzt werden und es würde den betroffenen Anlieger*innen keinerlei weitere Parkflächen zur Verfügung stehen.

Allein die zusätzlichen Veranstaltungsflächen vor dem Landwirtschaftsministerium im Jahr 2021 haben zu Einschränkungen im Bereich des Fußgänger*innen- und Radfahrverkehrs in Fahrtrichtung Norden gesorgt.

Zuletzt würde der notwendige Taxistandplatz (Ersatzstellplatz für Standplatz vor der Feldherrnhalle) in der Galeriestraße entfallen müssen.

Brienner Straße

- Veranstaltungssicht: Für eine Bespielung im Sinne der IAA (Ausstellungsfläche) ist die Fläche in der Breite deutlich zu klein, zumal unter der Prämisse und Vorgabe der Aufrechterhaltung der Radverbindung. Eine zusätzliche Nutzung mit Event- und Festivalcharakter ist sehr gut vorstellbar, dies kollidiert jedoch ggf. mit der Prämisse der Radverbindung. Die Zufahrt für die weiteren Anlieger bliebe bei dieser Option ungelöst, weshalb dieser Vorschlag bereits 2021 geprüft und seitens der Verwaltung verworfen wurde. Die zur Verfügung stehende Breite der Brienner Straße zwischen Karolinenplatz und Altstadttring beträgt zwischen den beiden Radwegen ca. 9m. Unter Berücksichtigung notwendiger Rettungswege, verbleiben max. 6m für Standbauten und die dazugehörige Logistik, sie kann somit kein Ersatz für Flächen auf dem Königs- oder Platz vor der Feldherrnhalle sein. Die Nutzung der Brienner Straße zwischen Altstadttring und Amiraplatz wurde für 2021 geprüft und nach Absprache mit KVR und MOR als nicht umsetzbar verworfen. Der Veranstalter war sich von Beginn der Planung der Bedeutung des Platzes der Opfer der Nationalsozialisten bewusst, dies wurde auch im BA3 bei der Vorstellung angesprochen und entsprechend gewürdigt.
- Verkehrliche Aspekte MOR: Bei einer zusätzlichen Nutzung der Brienner Straße, zwischen Amiraplatz und Altstadttring, würde eine wichtige Verbindungsachse in das sog. „Kreuzviertel“ verloren gehen. Das Kreuzviertel und die dort gelegene Salvatorgarage wäre nur noch über Maxburgstraße, Promenadeplatz und Prannerstraße erreichbar. Eine Ein- und Ausfahrt des Kreuzviertels über den Amiraplatz wäre sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Radfahrverkehr nicht mehr möglich. Für die Aufrechterhaltung des Fahrverkehrs im Kreuzviertel sind die baulichen Beeinträchtigungen unter anderem beim Neubau des Palais-Neuhaus-Preysing (Bayerische Hausbau; Kardinal-Faulhaber-Straße 1) zu beachten. Die Brienner Straße, zwischen Altstadttring und Karolinenplatz, ist ebenso nicht veranstaltungserprobt und hätte nach erster Prüfung folgende Auswirkungen: Da bereits zur IAA Mobility 2021 der Königsplatz als Veranstaltungsfläche genutzt wurde und somit der Durchgangsverkehr in der Brienner Straße faktisch weitgehend zum Erliegen kam, stellt eine Ausweitung der Veranstaltungsfläche auf den genannten Abschnitt der Brienner Straße keine hierzu nennenswerte zusätzliche verkehrliche Belastung dar. Hiervon ausgenommen sind jedoch die

Fragen der Erreichbarkeit für die dortigen Anlieger*innen (z.B. Ottostraße), der Durchlässigkeit für den Radverkehr, sowie eine eindeutige und konsequente Trennung zwischen Veranstaltungsfläche und allgemeiner Verkehrsfläche. Der Übergang zwischen diesen beiden Nutzungsbereichen muss eindeutig und nachvollziehbar gestaltet werden. Überlegungen für eine Nutzung dieser vorgeschlagenen Fläche zur IAA Mobility 2021 wurden unter anderem aus folgenden Gründen verworfen:

- Hohe Anzahl an betroffenen Anlieger*innen (mit zum Teil zusätzlichen Hof- und Tiefgargeneinfahrten)
- Keine Aufrechterhaltung der Radverkehrsverbindung zwischen Königsplatz und Odeonsplatz mehr möglich
- Verbindung zwischen Odeonsplatz und Königsplatz wurde bewusst als sog. „BLUE LANE Micro“ genutzt, um Mikromobilität vor Ort im Rahmen der IAA Mobility erfahren zu können.

Arcisstraße

zwischen Brienner Straße und Gabelsbergerstraße sowie Katharina-von-Bora-Straße zwischen Sophienstraße und Brienner Straße:

- Veranstaltungssicht: hier gilt oben Gesagtes. Sie wurde bereits 2021 in Teilen integriert, vor allem als An- und Abfahrtspunkt für die Blue Lane.
- Verkehrliche Aspekte MOR: Für das Mobilitätsreferat ist unklar, wie der Kreuzungsbereich Karlstraße / Katharina-von-Bora-Straße mit einbezogen werden soll. Die Karlstraße ist bei sämtlichen Sperrungen des Königsplatzes (und somit Unterbrechung der Brienner Straße) eine äußerst wichtige Ausweichstrecke sowohl für den motorisierten Individual- wie auch Radfahrverkehr, über Karolinenplatz – Barrer Straße – Karlstraße – Augustenstraße – Brienner Straße in Fahrtrichtung stadtauswärts. Eine konkrete Einbeziehung des unteren Abschnittes der Katharina-von-Bora-Straße ist daher nicht zielführend. Der Bereich der Katharina-von-Bora-Straße, zwischen Karlstraße und Brienner Straße, ist veranstaltungsbedingt nur beim Sportfestival am Königsplatz (an einem einzigen Sonntag!) erprobt.

Bei allen anderen Veranstaltungen am Königsplatz endet die Nutzung der Katharina-von-Bora-Straße auf Höhe des Königsplatzes, da ansonsten keine Zufahrten für betroffene Anlieger*innen möglich sind.

Das selbe Problem stellt sich im Bereich der Arcisstraße, zwischen Brienner Straße und Gabelsbergerstraße, dar.

Da die Zufahrt zur Hochschule für Musik und Theater sowie zur Hochschule für Film und Fernsehen in der Arcisstraße ständig nutzbar sein muss, ist eine Sperrung - wie bereits 2021 praktiziert – lediglich im unteren Teilbereich der Arcisstraße möglich.

Diese Fläche der Arcisstraße wurde von der IAA Mobility 2021 bereits als Anfahrtspunkt für Probefahrzeuge genutzt.

Das Mobilitätsreferat möchte zudem darauf hinweisen, dass aus Sicherheitsgründen bei der IAA MOBILITY 2021 die Luisenstraße auf Höhe des Königsplatzes für den allgemeinen Fahrverkehr gesperrt war. Einzig der Linienbus der MVG durfte die Luisenstraße nutzen. Somit wurden bereits im Jahr 2021 neben dem eigentlichen Königsplatz, die Luisenstraße sowie der Kreuzungsbereich Briener Straße / Arcisstraße / Katharina-von-Bora-Straße mit genutzt. Eine weitere Ausweitung ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll und zielführend. Die betroffenen (zum Teil bereits genannten) Anlieger*innen wären übermäßig betroffen und hätten keine direkten Anfahrtsmöglichkeiten mehr.

Königsplatz:

Eine Verkleinerung der zugesagten Ausstellungsflächen am Königsplatz durch die LHM, um auf diesen Flächen Gegendemonstrationen zu gewährleisten, wäre dem Veranstalter gegenüber zumindest ungewöhnlich. Alle von BA 1 und 3 genannten Argumente waren bei Überlassung der Plätze bekannt. Somit gibt es keine neuen Erkenntnisse, die ein Abweichen von den Zusagen juristisch rechtfertigen. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist daher auf die von der MMG in der nichtöffentlichen Sitzung deutlich ausgeführten rechtlichen Risiken hin und kann dem Stadtrat ein Abrücken nicht empfehlen. Zudem möchte das Referat für Arbeit und Wirtschaft jenseits der juristischen Fragen deutlich auf den mit einem solchen Schritt einhergehenden erheblichen Reputationsverlust hinweisen, sollte man dem Gedanken nahetreten, einem Veranstalter zugesagte Flächen mit der Begründung zu entziehen, hier – in direkter Nachbarschaft - Gegendemonstrationen ermöglichen zu wollen. Auch aus sicherheitsrechtlichen Aspekten kann dem Vorschlag keinesfalls gefolgt werden.

Freie Zugänglichkeit:

Hier gilt das oben unter Punkt 3 zur freien Zugänglichkeit Gesagte. Sämtliche Plätze waren zu jederzeit passierbar. Der Platz vor der Feldherrnhalle war von Ost nach West vor der Feldherrnhalle und dem Hofgartentor jederzeit passierbar (lediglich im Aufbau gab es kurzzeitige Sperrungen). Die Nord-Süd-Beziehung war an der Residenzstraße und in Verlängerung der Theatiner Straße jederzeit möglich.

Konsumfreiheit:

Auf keinem der Plätze des Open Space wurde dieser Vorgabe zuwider gehandelt. Gerade am angesprochenen Odeonsplatz gab es auf dem dort befindlichen Stand von Mercedes-Benz ausreichend und durchgängig konsumfreie, bequeme Sitz- und Verweilmöglichkeiten für Besucher*innen, die auch sehr gut angenommen wurden.

Stellungnahme KVR vom 20.04.2022:

„Das Kreisverwaltungsreferat bedankt sich für die Zuleitung der oben genannten Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 06038 und nimmt diese zur Kenntnis.

Generell darf das Kreisverwaltungsreferat auf seine ablehnende Haltung zur Nutzung der Innenstadt im geplanten Ausmaß auf die Stellungnahme zur Beschlussvorlage 20-26 / V 04525 vom 12.10.2021 verweisen.

Zu den von den Vorsitzenden der Bezirksausschüsse 1 und 3 im Rahmen des Runden Tisches eingebrachten Vorschlägen für alternative Örtlichkeiten für den Open Space nimmt das Kreisverwaltungsreferat ergänzend wie folgt Stellung:

Bei der IAA handelt es sich um eine in der Zivilgesellschaft durchaus umstrittene Veranstaltung, die sowohl auf große Zustimmung wie auch auf erhebliche und anhaltende Kritik stößt. Vor allem der Veranstaltungsteil in der Innenstadt – der sogenannte Open Space – steht dabei im besonderen Fokus.

Auch im Münchner Stadtrat und in den betroffenen Bezirksausschüssen gibt es sehr kritische Stimmen bezüglich der Nutzung der zentralen Plätze der Münchner Innenstadt und der konkreten Ausgestaltung im vergangenen Jahr.

Die Gegenproteste gegen die Veranstaltung nahmen bereits 2021 erheblichen Raum ein; es ist damit zu rechnen, dass dies auch 2023 und in den Folgejahren der Fall sein wird.

Vor diesem Hintergrund arbeiten alle Beteiligten, insbesondere das RAW, das MOR, das KVR und die Messe München GmbH seit Ende der IAA 2021, also seit etwa einem halben Jahr, intensiv an Optimierungen und Verbesserungen für die Neuauflage ab 2023.

In diese Arbeiten fließen selbstverständlich die Erfahrungen aus dem Jahr 2021 mit ein. Die Planungen für das Jahr 2023 finden auf Grundlage der entsprechenden Beschlüsse des Münchner Stadtrats statt, die auch konkret die zur Verfügung stehenden Flächen definieren.

Die vorgeschlagenen Flächen (abgesehen vom Teilabschnitt der Ludwigstraße zwischen Galeriestraße und Von-der-Tann-Straße, sowie ein Teilabschnitt der Arcisstraße im Bereich des Königsplatzes) wurden bisher nicht für Veranstaltungen genutzt, somit liegen auch keine Erfahrungen von anderen Veranstaltungsformaten vor.

Der Vorteil der Nutzung des Odeonsplatzes (Platz vor der Feldherrnhalle) und des Königsplatzes liegt aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates darin, dass die Beeinträchtigungen für den Individualverkehr (einschließlich Radfahrende und Fußgänger) erheblich ge-

ringer sind als bei für den Kraftverkehr freigegebenen Straßen. Beim Königsplatz muss zwar die Fahrbahn gesperrt werden, die Erfahrung mit einer Vielzahl von Veranstaltungen hat jedoch gezeigt, dass dies in der Regel keine größeren verkehrlichen Probleme mit sich bringt.

Soweit die nun vorgeschlagenen Straßenzüge durch die IAA bespielt werden sollen, wäre – durch die daraus zwangsläufig resultierenden Sperrmaßnahmen – eine Vielzahl von Anwohner*innen und anliegenden Institutionen betroffen.

Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates ist nicht davon auszugehen, dass die zusätzliche Sperrung weiterer Straßen zu einer Erhöhung der Akzeptanz der Veranstaltung beitragen wird, es ist im Gegenteil nach unserer Einschätzung mit ganz erheblichen Widerständen zu rechnen.

Abgesehen davon würde eine Bespielung der vorgeschlagenen Bereiche aus unserer Sicht auch die Durchführung von Gegenprotesten erheblich erschweren, da die genannten Straßen dann auch nicht mehr dafür zur Verfügung stünden, insbesondere wenn man auch die im Fall einer Straßensperrung erforderlichen Umleitungen berücksichtigt.

Insgesamt sollte – zumindest für 2023 – der Fokus aus unserer Sicht auf die Weiterentwicklung und Optimierung der bekannten und erprobten Flächen gelegt werden.

Neben der Bindung erheblicher Ressourcen für die Prüfung alternativer Örtlichkeiten, für die es praktisch keine Erfahrungswerte gibt, besteht die Gefahr, dass die Akzeptanz der Veranstaltung durch weitere Eingriffe in den Straßenverkehr noch weiter geschmälert wird, zudem im Vorschlag der Bezirksausschüsse nicht von einem kompletten Wegfall von Odeonsplatz und Königsplatz, sondern lediglich von einer Reduzierung die Rede ist.

Es ist davon auszugehen, dass die verkehrlichen Auswirkungen auch bei einer reduzierten Bespielung dieser Plätze trotzdem vergleichbar bleiben.

Sicherheitsrechtlich ist es auch nur schwer darstellbar, z.B. einen Teil des Königsplatzes für die IAA zu nutzen und den anderen Teil für Versammlungen freizugeben. Durch eine solche Aufteilung wären Dauerkonflikte während der Veranstaltungszeit quasi vorprogrammiert.

Zu den einzelnen Vorschlägen:

Prinzregentenstraße

Eine Sperrung der Prinzregentenstraße für den Individualverkehr (einschließlich Radfahrende) ist verkehrlich kaum darstellbar. Die querende Tram müsste aus Sicherheitsgründen während der Veranstaltung komplett eingestellt werden. Generell gestaltet sich bei einer Sperrung der Straße die Anbindung zur Innenstadt schwierig. Sollte tatsächlich eine Sperrung erwogen werden, müsste dies in enger Abstimmung mit den anliegenden Institutionen, insbesondere dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und dem Bayerischen Nationalmuseum geschehen.

Arcisstraße

Eine Nutzung der Arcisstraße, wie bereits 2021, wäre nach Ansicht des Kreisverwaltungsreferates in diesem Umfang wieder vorstellbar, ggfs. wäre auch eine Erweiterung – wie vom BA gewünscht – denkbar.

Brienerstraße

In diesem Bereich wäre eine Vielzahl von Anlieger*innen und Institutionen betroffen; aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates wäre eine Sperrung über einen längeren Zeitraum nicht vermittelbar. Eine Sperrung wurde schon 2021 geprüft und aus diesem Grund verworfen.

Ludwigstraße zwischen Galeriestraße und Von-der-Tann-Straße:

Grundsätzlich wäre eine Erweiterung der Veranstaltungsfläche denkbar, die Anbindung des Busverkehrs hat schon 2021 nicht funktioniert und sollte daher nicht wiederholt werden.

Problematisch ist die Anbindung der Galeriestraße, da eine dauerhafte Ausfahrt der Anwohner*innen über die Staatskanzlei für einen längeren Zeitraum nicht darstellbar ist. Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates wäre in diesem Bereich aber die An- und Abfahrt für E-Fahrzeuge denkbar, so wie es bereits 2021 angedacht war.

Es wird gebeten, diese Stellungnahme als Anlage in die Beschlussvorlage einzuarbeiten.“

Stellungnahme der SWM/MVG vom 05.04.2022:

„Bus:

Die Prinzregentenstraße dürfte ausscheiden, weil dort wohl wieder die Blue Lane verlaufen wird, auf der wir mit der Linie 100 mitfahren und auch die Haltestellen bedienen müssen. Selbst wenn die Prinzregentenstraße für den IV komplett gesperrt würde (unwahrscheinlich, da dann der Altstadtunnel aus der Richtung nicht mehr erreicht würde), würde sich die Frage stellen, wie mit der Blue Lane verfahren würde.

Wir gehen davon aus, dass die Linien 100 und 153 zumindest wieder annähernd den Odeonsplatz erreichen sollen, was bei der letzten IAA eine Bedingung unseres Hauses war, damit der Umstieg von und zur U-Bahn erhalten bleibt, die Fußgängerzone sowie auch die IAA-Stände und anderen Aktivitäten auf dem Odeonsplatz mit diesen Linien erreicht werden können. Im Falle der Bespielung der Ludwigstraße bis Von-der-Tann-Straße müsste die Linie 153 zum Siegestor umgeleitet werden und auch die Linie 100 könnte den Odeonsplatz nicht mehr bedienen, das würde ggü. 2021 eine Verschlechterung der Bedienung bedeuten. Ebenso sieht es mit der Brienner Straße aus, wenn die Nachtlinien nicht umgeleitet werden sollen.

Allerdings war die betriebliche Abwicklung im Bereich Brienner Straße zwischen Oskar-von-Miller-Ring und Odeonsplatz sowie Ludwigstraße bis Von-der-Tann-Straße (u.a. auch in Zusammenhang mit der erzwungenen Wendung auf Höhe Galeriestraße) schwierig, für einen stabilen Betriebsablauf (und eine einfachere Kommunikation) wäre ein Verzicht auf die Stichfahrt zum Odeonsplatz und eine Umleitung der Nachtlinien (über Oskar-von-Miller-Ring) ggf. zu diskutieren.

Der Bereich Brienner Straße zw. Maximiliansplatz und Karolinenplatz ist unkritisch, wenn die jeweiligen Kreuzungen bzw. Kreisel ausgeschlossen sind.

Auch gegen die Arcisstraße ist nichts einzuwenden, sofern die Gabelsbergerstraße und Theresienstraße ungehindert befahren werden können.

Außerdem sollten die Auf- und Abbauzeiten der IAA-Stände/-Aufbauten noch einmal hinterfragt bzw. reduziert werden. 2021 wurden die Bereiche für 3 Wochen gesperrt, das scheint bei 5 Messetagen unverhältnismäßig. Hier wäre es ggf. zielführend, die massiven und größeren Bauten der IAA auf den Freiflächen an der Messe zu platzieren.

(Hinweis RAW: Das RAW weist darauf hin, dass sich die IAA Mobility hier in dem ihr durch Stadtratsbeschluss zugestandenem Rahmen bewegt, auf die unter 3.1 dargestellten Risiken bei einer Änderung und auf den Verwaltungsvorschlag unter 3.6).

Schiene:

Bei der Inanspruchnahme der Alternativflächen darf es für die angrenzenden U-Bahn-Flächen (Aufgänge wg. Brandschutz) und Tram-Strecken keine Einschränkungen für den regulären Fahrgast-Betrieb geben.“

Fazit: Aus den genannten Gründen empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung der IAA Mobility auf den bewährten Plätzen mit den ausführlich dargestellten Modifikationen. Aus Sicht der Verwaltung greift der Vorschlag alle Anmerkungen, Kritiken usw. auf und setzt sie konstruktiv in Optimierungsvorschlägen um.

Das RAW weist ergänzend auf die dargestellten Abwägungen zur fehlenden Gleichwertigkeit der Alternativflächen hin, womit das eingangs erwähnte rechtliche Risiko besteht.

4.2 Stellungnahmen der Verbände

Der Bayerische Hotel- und Gaststättenverband Dehoga verweist in seiner in der Anlage beiliegenden Stellungnahme vom 07.04.2022 auf die große Bedeutung der IAA Mobility für die von ihm vertretenen Mitgliedsunternehmen und begrüßt das innovative Konzept, das eine kostenfreie Teilhabe aller ermöglicht, als zukunftsweisend. Es sollte daher auch für andere Messen in Erwägung gezogen werden. Die Nutzung des Open Space wird ausdrücklich begrüßt, eine positive und starke Belebung der Innenstadt sei zu verzeichnen gewesen. Die Veranstaltung sei erfolgreich gewesen und solle weitergeführt und nicht zerredet werden.

Mit der in der Anlage beiliegenden Stellungnahme vom 08.04.2022 betonen die Umweltverbände ihre grundsätzliche Kritik an der Nutzung der Innenstadtplätze als Veranstaltungsorte und fordern die Präsentation von ausschließlich ÖV und Mobilitätskonzepten auf dem Open Space, die Einbettung in die gesellschaftliche Diskussion um verbesserte Aufenthaltsqualität, Begrünung sowie ausreichend Flächen für Gegendemonstrationen. Die Präsentation von Automobilen für den Individualverkehr solle auf dem Messegelände erfolgen. Dem Angebot eines Diskurses mit dem VDA treten die Verbände nicht näher, da sie die LHM in der Pflicht für die Moderation eines solchen Diskurses sehen.

Zu den inhaltlichen Forderungen wird auf die Ausführungen unter Punkt 3 verwiesen.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben. Die Bezirksausschüsse 1. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel und 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt erhalten Abdruck der Vorlage

Die Sitzungsvorlage ist mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Mobilitätsreferat sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der MMG abgestimmt.

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

II. Antrag des Referenten

1. Dem Bericht über die Ergebnisse des Runden Tisches und den Vorschlägen der Verwaltung zum weiteren Vorgehen bei der IAA Mobility wird zugestimmt.
2. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

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

Clemens Baumgärtner
Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. RAW – RL fr

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An den Bezirksausschuss 1. Altstadt-Lehel

An den BA 3 Maxvorstadt

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

z.K.

Am