

Telefon: 0 233-82802  
Telefax: 0 233-989 82800

## Referat für Arbeit und Wirtschaft

Tourismus, Veranstaltungen,  
Hospitality  
Veranstaltungen

Telefon:  
Telefax:

## Mobilitätsreferat

Strategie  
MOR-GB1  
Verkehrs- und  
Bezirksmanagement  
MOR-GB2

### Ein besseres Mobilitätskonzept für das Oktoberfest

Antrag Nr. 20-26 / A 00665 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste und der  
Stadtratsfraktion SPD/Volt vom 13.11.2020

### München Besuchen gescheit mobil 1 - Konzept für Umweltverträgliches Reisen

Antrag Nr. 14-20 / A 05312 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 03.05.2019

### Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11590

### Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft gemeinsam mit dem Mobilitätsausschuss vom 17.04.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

### Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Anlass</b>	Gemeinsamer Antrag Nr. 20-26 / A 00665 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste und der Stadtratsfraktion SPD/Volt vom 13.11.2020 sowie Antrag Nr. 14-20 / A 05312 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste „München besuchen gescheit mobil 1 – Konzept für Umweltverträgliches Reisen“ vom 03.05.2019.
<b>Inhalt</b>	In der Beschlussvorlage werden die bereits umgesetzten Maßnahmen hinsichtlich verbesserter Querungsmöglichkeiten der Theresienwiese während der Zeit des Auf- und Abbaus des Oktoberfests dargestellt und anhand des Oktoberfests die in der Stadt München bestehenden Voraussetzungen der Verkehrsinfrastruktur für Großveranstaltungen dargestellt. Zudem wird auf Mobilitätskonzepte bei Großveranstaltungen eingegangen. Darüber hinaus wird das Vorgehen bezüglich eines Mobilitätskonzepts für Besucher*innen allgemein in Zusammenarbeit mit Tourismusverbänden und weiteren Partnern dargelegt.
<b>Gesamtkosten/ Gesamterlöse</b>	-/-
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	1. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, das bestehende Konzept hinsichtlich Querung der Festwiese während des Auf- und Abbaus fortzuschreiben. Die Aufbauzeit wird um 14 Tage und die Abbauzeit um sieben Tage verlängert. Die Radlfurt wird künftig entsprechend

	<p>den unter Ziffer 4.3.2 im Vortrag dargelegten Maßgaben eingerichtet .</p> <p>2. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird zusammen mit dem Mobilitätsreferat und anderen Beteiligten (MVG, KVR) alle unter Ziffer 3 beschriebenen bestehenden Maßnahmen und Regelungen kontinuierlich fortschreiben. Dabei sollen die an die Theresienwiese angrenzenden Bezirksausschüsse 2, 6 und 8 weiterhin mit eingebunden werden.</p> <p>3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, den relevanten Verkehrsunternehmen und der Münchner Tourismuswirtschaft im Laufe des Jahres 2024 zu analysieren, welche übergreifenden Mobilitätsangebote und Kommunikationsmaßnahmen für Besucher*innen bereits existieren, welche neu zu entwickeln sind und welche Partner und Ressourcen hierfür benötigt werden. Im Ergebnis soll ein für alle München-Besucher*innen übergreifendes Mobilitätskonzept mit einer begleitenden Kommunikationsstrategie erarbeitet und dem Stadtrat vorgelegt werden.</p> <p>4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zusammen mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, in Anlehnung an das Regelwerk „Empfehlungen zum Verkehrs- und Crowdmanagement für Veranstaltungen“ einen Leitfaden für München (gekürzte Version) zu erstellen, welche Punkte im Hinblick auf ein Mobilitätskonzept bei der Planung und der Durchführung zu beachten sind.</p>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch nach</b>	Mobilitätskonzept, Großveranstaltungen in München, Verkehrsinfrastruktur, Theresienwiese, Oktoberfest, Tourismus
<b>Ortsangabe</b>	-/-

Telefon: 0 233-82802  
Telefax: 0 233-989 82800

**Referat für Arbeit und  
Wirtschaft**  
Tourismus, Veranstaltungen,  
Hospitality  
Veranstaltungen

Telefon:  
Telefax:

**Mobilitätsreferat**  
Strategie  
MOR-GB1  
Verkehrs- und  
Bezirksmanagement  
MOR-GB2

**Ein besseres Mobilitätskonzept für das Oktoberfest**  
**Antrag Nr. 20-26 / A 00665 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste und der**  
**Stadtratsfraktion SPD/Volt vom 13.11.2020**

**München Besuchen geschieht mobil 1 - Konzept für Umweltverträgliches Reisen**  
**Antrag Nr. 14-20 / A 05312 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 03.05.2019**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11590**

9 Anlagen

**Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft gemeinsam mit dem**  
**Mobilitätsausschuss vom 17.04.2024 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

## **I. Vortrag des Referenten**

Die Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste und die Stadtratsfraktion SPD/Volt haben am 13.11.2020 den gemeinsamen Antrag Nr. 20-26 / A 00665 gestellt (Anlage 1), wonach für das Oktoberfest ein besseres Mobilitätskonzept erstellt werden soll, das den Verkehr – verbunden mit dem Oktoberfest – besser organisiert. Konkret wurden nachfolgende vier Maßnahmen beantragt:

- (1) Die Stadtverwaltung erarbeitet ein umwelt- und anwohner\*innenverträgliches Mobilitätskonzept für das Oktoberfest, sowohl für die Festzeit selbst als auch während der Auf- und Abbauphase.
- (2) Während der Auf- und Abbauphase wird sichergestellt, dass so lange wie möglich eine Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr auf der Ost-West-Achse (Matthias-Pschorr-Straße) gewährleistet ist. Die Schaustellerstraße (Nord-Süd-Achse) ist ebenfalls nach Möglichkeit freizuhalten.
- (3) Für Reisebusse werden An- und Abfahrtszonen geschaffen, die Anwohner\*innen nicht unnötig beeinträchtigen. An geeigneter Stelle ist ein Shuttleservice für Reisebusse einzurichten.
- (4) Es wird ein Konzept entwickelt, das Besucher\*innen bereits vor den Toren der Stadt motiviert das eigene Auto am P+R abzustellen und mit dem ÖPNV zur Festwiese zu fahren.

Begründet wird der Antrag unter anderem damit, dass die Verkehrssituation zur Oktoberfestzeit selbst sowie während der Auf- und Abbauphasen, insbesondere für die angrenzenden Stadtviertel Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, Schwanthalerhöhe und Sendling, aber auch für den gesamten Innenstadtbereich, seit vielen Jahren nicht zufriedenstellend ist.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) hat in einem ersten Schritt zur Bearbeitung des Stadtratsauftrags ein Gutachten in Auftrag gegeben und mit Mitteln aus dem Kostenrechner Oktoberfest finanziert.

Eine Schlussfolgerung aus dem Gutachten ist, dass die Mikroplanung auf dem Festgelände Theresienwiese und um diese herum auf eine Verkehrsinfrastruktur zurückgreifen muss, die zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Beschlussvorlage in München noch nicht existiert.

Effektiv kann ein Verkehrskonzept Oktoberfest erst dann erstellt werden, wenn die Voraussetzungen aller denkbaren einzelnen Maßnahmen des Konzepts im Umgriff der Theresienwiese in den umgreifenden Strukturen bereits vorhanden sind.

Das Oktoberfest ist dabei nur ein Beispiel für Großveranstaltungen in der Stadt. Großkonzerte, Messen, Sportveranstaltungen benötigen ebenso eine belastbare Infrastruktur und führen zu einem Optimierungsbedarf bei den Quellverkehren. Je nach Art, Größe, zeitlichem Umfang ergeben sich sehr spezifische Anforderungen an die Umsetzung. Ein grundsätzliches Mobilitätskonzept für Veranstaltungen kann daher nur als Rahmenkonzept für alle möglichen Veranstaltungen ab einer bestimmten Größenordnung in München dienen.

Wichtige zu berücksichtigende Belange sind dabei unter anderem:

- An- und Abreiseverhalten des Individualverkehrs mit PKW, Reisebusse, Wohnmobile, ÖPNV mit Unterscheidung (U-Bahn, Bus, Tram, S-Bahn, Fernverkehr) sowie Taxis, Rikschas, E-Tretroller;
- Schaffung von ausreichenden Parkmöglichkeiten mit Infrastruktur für Wohnmobile;
- Ausweisung von Park- und Logistikflächen zum Abstellen von Fahrzeugen, Anhängern und Aufliegern etc. für die Beschicker\*innen der Veranstaltungen;
- alle Maßnahmen unter Einbindung der Umlandgemeinden

## **1. Allgemeines**

Das Oktoberfest findet seit dem Jahre 1810 jährlich (mit einigen Ausnahmen, zuletzt 2020 und 2021 wegen der Corona-Pandemie ausgefallen) statt. Beim Oktoberfest handelt es sich um das größte und wohl auch traditionellste Volksfest, welches nicht nur

von den auswärtigen Besucher\*innen, sondern gerade von den Münchner\*innen sehr geliebt und geschätzt wird.

Das RAW ist seit vielen Jahren mit der Organisation und Durchführung des Oktoberfestes betraut.

Das RAW versucht seit Jahren, im Zusammenspiel mit den örtlichen Bezirksausschüssen und den anderen städtischen Dienststellen (auch dem Mobilitätsreferat), die negativen Begleiterscheinungen – die jede Großveranstaltung mit sich bringt – so gering wie möglich zu halten und auf ein erträgliches Maß für Mensch, insbesondere für die direkten Anwohner\*innen, Natur und Tier zu reduzieren.

Mit den Erfahrungsberichten der angrenzenden Bezirksausschüsse, den städtischen und staatlichen Dienststellen, dem MVV und der MVG etc. wird der Münchner Stadtrat regelmäßig im Nachgang zum Oktoberfest per Bekanntgabe über bestehende und neu aufgekommene Probleme informiert.

Die im Vorjahr gemachten Erfahrungen sind Grundlage für die Planung und Durchführung des nachfolgenden Oktoberfestes. Gleichzeitig werden gesellschaftliche Entwicklungen und zusätzliche Sicherheitsanforderungen bei der Planung berücksichtigt. Alle veränderten Rahmenbedingungen und grundsätzlichen Planungsänderungen im Ablauf und der Durchführung werden mit dem Münchener Stadtrat vorab in einem interfraktionellen Arbeitskreis besprochen und anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung im Rahmen des Zulassungsbeschlusses für das Oktoberfest von Seiten der Verwaltung vorgelegt.

In den vergangenen Jahren wurden sukzessive Maßnahmen getroffen, die auch den Anwohner\*innen zugutekamen. So wurde ein von der MVG beschilderter Fußweg vom Hauptbahnhof zur Festwiese eingerichtet, der zum einen dafür sorgt, die Besuchermassen auf den U-Bahnlinien U4/U5 besser zu bewältigen und zum anderen auch zu einer nächtlichen Lärmreduzierung für die Anwohner\*innen sorgt. Des Weiteren hat das RAW die Kapazitäten der Toilettenanlagen an den Ausgängen der Festwiese in den letzten Jahren ständig erhöht, damit die Wiesnbesucher\*innen beim Nachhauseweg kurz vorm Verlassen des Festgeländes die Möglichkeit haben, ihre Notdurft zu verrichten. Im Bereich des sog. „Schneckenplatzes“ (Fläche vor Verkehrszentrum am Bavariapark) werden seit 2022 verkleinerte Stellflächen ausschließlich für Dienstfahrzeuge der Polizei ausgewiesen. Die vormalige Nutzung der Fläche als Parkplatz für Schausteller\*innen, Wiesnwirte oder VIPs wurde aufgegeben. Die vorherigen Nutzer\*innen wurden auf die vorhandenen öffentlichen Tiefgaragen im Bereich der Theresienhöhe verwiesen.

Die drei vergangenen durchgeführten Oktoberfeste 2019, 2022 und 2023 führten beim Polizeipräsidium und beim damals für verkehrliche Angelegenheiten zuständigen Kreisverwaltungsreferat (jetzt Mobilitätsreferat) zu keinen signifikanten Beschwerden

bezüglich der verkehrlichen Abwicklung des Oktoberfestes (siehe Oktoberfestschlussberichte von 2017, 2018, 2019, sowie 2022). Auch das Mobilitätsreferat prüft nach jedem Oktoberfest anhand der dort gemachten Erfahrungen und Rückmeldungen aus den BAs und der Bürgerschaft Verbesserungsmöglichkeiten. Ebenso ist die jeweilige Baustellensituation im Umfeld der Festwiese zu berücksichtigen und es sind jeweils entsprechende Anpassungen notwendig, die dann umgesetzt werden.

## **2. Abgrenzung der Zuständigkeiten Veranstalter, Straßenverkehrsbehörde und MOR insgesamt**

Wenn die Antragsteller\*innen ein „Verkehrskonzept“ fordern, ist hier abzugrenzen von einem Verkehrskonzept im engeren Sinne, als Teil eines für die Veranstaltungsgenehmigung notwendigen Sicherheitskonzepts, auf der einen Seite und einem Verkehrskonzept im weiteren Sinne, das eine freiwillige Leistung des Veranstalters darstellen würde. Der Antrag betrifft beide Bereiche.

### **Zum Verkehrskonzept im engeren Sinne als Teil des Veranstaltungskonzepts:**

Bei Großveranstaltungen ist es Aufgabe des Veranstalters ein entsprechendes Verkehrskonzept hierfür zu erstellen. Hierzu kann der Veranstalter sich eines separaten Dienstleisters bedienen.

Das Mobilitätsreferat handelt in Bezug auf Veranstaltungen als Sicherheitsbehörde (zuständige Straßenverkehrsbehörde) und kann in dieser Rolle weder ein ganzheitliches noch für eine Veranstaltung spezialisiertes Verkehrskonzept erstellen, da es dieses freigeben und als Teil des Sicherheitskonzepts gemeinsam mit KVR, Branddirektion und Polizei (mit-)genehmigen muss.

Das Mobilitätsreferat steht aber – gerade bei einer von der Stadt durchgeführten Großveranstaltung wie dem Oktoberfest - selbstverständlich bereits bei der Erstellung des Verkehrskonzepts auf Anfrage in beratender Funktion zur Seite und arbeitet von Anfang an mit.

Ein veranstaltungsbezogenes Verkehrskonzept wird in das Sicherheitskonzept der Veranstaltung mit eingebunden, da diese beiden Punkte aus den Erfahrungen thematisch nicht zu trennen sind und sich auch gegenseitig bedingen.

Denn bei der Durchführung von Großveranstaltungen obliegt dem Veranstalter nicht nur die Gewährleistung eines sicheren Veranstaltungsbetriebes und Veranstaltungsablaufes, sondern explizit auch die Gewährleistung einer sicheren und ausreichend leistungsfähigen An- und Abreise der Besucher\*innen mit allen Verkehrsmitteln, allen Fußwegeetappen zu und von den Publikumsflächen, die Bewegungen in den Publikumsflächen sowie die dafür erforderlichen Infrastrukturkapazitäten. Zudem sind die Belange der betroffenen Anwohner\*innen und Gewerbebetriebe bei der Veranstaltungsplanung zu berücksichtigen. Das vorgelegte Verkehrs- und Sicherheitskonzept wird von den Sicherheitsbehörden (Kreisverwaltungsreferat, Polizei

und Mobilitätsreferat) geprüft und die daraus resultierenden verkehrlichen Maßnahmen werden, soweit diesen von den Sicherheitsbehörden zugestimmt wird, durch das Mobilitätsreferat angeordnet.

Bei Großveranstaltungen, bei denen die Landeshauptstadt München die Veranstalterrolle übernimmt (z.B. EURO 2024; Meisterfeiern FC Bayern) erstellt das beauftragte Referat (mittels einer dienstleistenden Fachfirma) ein entsprechendes Verkehrs- und Sicherheitskonzept. Das Mobilitätsreferat, als zuständige Straßenverkehrsbehörde, steht wie die anderen Sicherheitsbehörden im Prozessverlauf beratend zur Seite, kann aber wie bereits ausgeführt nicht die Aufgabe des Konzepterstellenden übernehmen. Auch beim Oktoberfest ist dies die richtige Vorgehensweise.

#### **Zum Verkehrskonzept im weiteren Sinne:**

Für eine Großveranstaltung wie das Oktoberfest braucht es darüber hinaus sicher auch gesamtstädtische Überlegungen, die durch das Mobilitätsreferat in den allgemeinen strategischen Überlegungen, z.B. zum Busverkehr und den Ausbau von P+R Anlagen, mit einfließen.

Die strategische Befassung des MOR für einzelne Aspekte der Mobilität wie beim Busverkehr oder dem Thema Park + Ride (P+R) orientiert sich jedoch – auch im Hinblick auf die vorzuhaltenden Kapazitäten – an übergeordneten Zielsetzungen für eine nachhaltigere Gestaltung und Abwicklung des alltäglichen Verkehrsgeschehens, nicht jedoch an den spezifischen Anforderungen einzelner Ereignisse oder Veranstaltungen.

So umfasst das „Konzept für das Busparken in München“ die drei aufeinander abgestimmten Säulen:

1. den zentralen Omnibusbahnhof für die Abwicklung des Linienbusverkehrs,
2. die An- und Abfahrtszonen in der Innenstadt mit Parkplatz Hansastraße für die Abwicklung des auf die Innenstadt ausgerichteten Tourismusbusverkehrs sowie
3. die Bus-P+R-Anlagen in Fröttmaning und Messestadt Ost überwiegend für die Abwicklung des Gelegenheitsverkehrs.

Insbesondere beim Busparkplatz Hansastraße werden durch das Mobilitätsreferat immer auch die Anreisen für das Oktoberfest mit berücksichtigt.

Das „Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“ als Bestandteil der Parkraumkonzeption der LHM, welche das Ziel verfolgt, das knappe Angebot an Parkständen im öffentlichen Raum insbesondere innerhalb des Mittleren Rings den Anwohner\*innen sowie dem Wirtschaftsverkehr zur Verfügung zu stellen, steht grundsätzlich auch den Oktoberfestbesucher\*innen zur Verfügung. Das P+R-Angebot stellt eine Alternative zur Fahrt mit dem Pkw in die Innenstadt dar und zielt insbesondere

auf Nutzer\*innen aus schlecht mit den ÖPNV erschlossenen Herkunftsgebieten ab. Ziel ist es, ein bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen und zu unterhalten. Wegen erheblicher Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt sowie einem allgemeinen Mangel an geeigneten Flächen, wird ein forcierter Ausbau der Anlagen, welcher sich an Nachfragespitzen wie dem Oktoberfest orientiert, jedoch nicht verfolgt.

Nachfragespitzen entstehen nicht nur zu Zeiten des Oktoberfests, sondern auch bei anderen Großveranstaltungen (z.B. ESC) und Messen (z.B. bauma, IAA) und insbesondere auch bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen an unterschiedlichen Veranstaltungsorten (z.B. 2022 ESC – Großkonzerte in Riem oder Veranstaltungen im Olympiastadion – Messe – Königsplatz bzw. anderen Veranstaltungsorten). Jedoch sind die spezifischen Erfordernisse für Mobilitätsangebote der Veranstaltungen aufgrund ihres unterschiedlichen Charakters auch sehr verschieden. Ein übergeordnetes allgemeingültiges Verkehrskonzept mit maßgeschneiderten Lösungen für einzelne Großveranstaltungen kann nicht ohne detaillierte Kenntnis der Veranstaltungsparameter erarbeitet werden.

***Wie das vom RAW in Auftrag gegebene Gutachten zeigt (siehe Anlage 3), bedarf es zu wirkungsvollen und nachhaltigen Verbesserungen im Sinne der Intention der Antragsteller Maßnahmen auf Ebene der gesamtstädtischen Mobilitätsstruktur und Stadtentwicklung. Hier besteht wohl für alle Großveranstaltungen die Gemeinsamkeit, dass es für die verschiedenen Lösungen in jedem Fall entsprechender Flächen bedarf.***

***Die Fragen von Großveranstaltungen und den spezifischen Flächen hierfür (z.B. Theresienwiese, Olympiapark, etc.) müssen daher auch in den Mobilitätsstrategien mit abgewogen werden.***

### **3. IST-Zustand des Mobilitätskonzeptes für das Oktoberfest**

#### **3.1. Querungsmöglichkeiten während des Auf- und Abbaus**

Die Punkte 1 und 2 des Antrages wurden im Rahmen der Organisation des Oktoberfestes in den letzten Jahren mehrfach behandelt.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Münchner Stadtrates vom 23.10.2013 (Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 07864) wurde das Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragt, einen Baustellenkoordinator zu beauftragen, der die Abwicklung der Baustelle so plant, dass Querungsmöglichkeiten über die Theresienwiese auch während des Auf- und Abbaus verkehrssicher gewährleistet sind und zugleich der fristgerechte Aufbau des Oktoberfestes nicht gefährdet ist.

In Zusammenarbeit mit dem vom Veranstalter beauftragten Baustellenkoordinator wurden zuletzt zum Oktoberfest 2023 Maßnahmen umgesetzt, die deutlich zur Verbesserung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz während des Auf- und Abbaus des Oktoberfestes beitragen.



Die Baufelder auf der Theresienwiese wurden komplett eingezäunt. Der Zutritt zu den eingezäunten Baufeldern wurde nur Personen mit Zutrittserlaubnis gewährt. Dazu wurden an den Eingängen Mitarbeiter\*innen eines Sicherheitsdienstes postiert, die den Zugang kontrollierten. Damit konnte verhindert werden, dass Passant\*innen oder unberechtigte Dritte Zugang zu den Bereichen mit Bautätigkeit bekamen und so durch Bau- oder Transporttätigkeit gefährdet wurden. Auf den Baufeldern wurden Straßen- und Wegebereiche farblich markiert, die als Wege für Feuerwehr und Rettungsdienst freizuhalten waren. Auf diesen Flächen war lediglich Transport- und kurzfristige Ladetätigkeit erlaubt. Das Lagern von Material auf diesen Flächen wurde verboten. Die Markierung wurde durchgehend und deutlich ausgeführt. Zusätzlich wurden Wendebereiche in den Kreuzungsbereichen, welche ständig freigehalten werden mussten, markiert. Dies hat sich bewährt und soll für das Jahr 2024 mit Abänderungen (siehe Ziffer 4.3.2) beibehalten werden.

Zuletzt mit Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 09.05.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09270) wurde folgende Staffelung der Aufbauzeiten beschlossen:

Der Aufbau begann am 10.07.2023 nur auf dem Bereich der Festhallen des Oktoberfestes (Baufeld I). Der Bereich der Oidn Wiesn (Baufeld II) startete mit dem Aufbau erst drei Wochen nach dem Beginn der Bauarbeiten des Oktoberfestes. Dies hatte den Vorteil, dass der Südteil länger genutzt werden konnte und eine dauerhafte Querung mit kleinem Umweg südlich des Baufeldes I bis Beginn der Sommerferien 2023 sichergestellt war. Nach Einrichtung des Baufelds II wurde wieder die Radlfurt über die Matthias-Pschorr-Straße in Betrieb genommen.

Der Abbau endete nur im Bereich der Festhallen des Oktoberfestes (Baufeld I) am 10.11.2023. Die weiteren Bereiche (Schaustellerteil) wurden früher abgebaut, die Flächen wiederhergestellt und somit der Bevölkerung als Naherholungsfläche zur Verfügung gestellt. Um die parallellaufenden Aufbauarbeiten des Tollwood-Winterfestivals zu ermöglichen, der Bereich des Tollwood bereits ca. eineinhalb Wochen früher für die Aufbauarbeiten im Baufeld 1 nutzbar. Der Bereich Oide Wiesn (Baufeld II) war bereits zwei Wochen vor Ende des Abbaus der Festhallen des Oktoberfestes wieder durch die Anlieger nutzbar.

Die getroffenen Maßnahmen wurden mit den betroffenen Bezirksausschüssen 2, 6 und 8, den Aufbaufirmen und Beschickerverbänden abgestimmt.

***Das Konzept soll für die folgenden Oktoberfeste mit den Erfahrungen aus dem jeweiligen Vorjahr fortgeschrieben, den aktuellen Gegebenheiten angepasst und***

**mit allen Beteiligten im Vorfeld besprochen werden. (vgl. hierzu ausführlich Ziffer 4.3.2)**

### **3.2. Bestehende Infrastruktur und Konzepte**

#### **3.2.1. Individualverkehr**

Rund um die Theresienwiese wird ein Mittlerer Sperring errichtet. Im Verlauf des Oktoberfestes 2009 bestand nach Einschätzung der Sicherheitsbehörden eine erhöhte abstrakte Gefährdungslage, die zu einer Fortschreibung des bis dahin erprobten Sicherheitskonzeptes führte. Im Jahr 2010 wurde daraufhin ein umfangreiches Sperrkonzept mit einem Äußeren, Mittleren und Inneren Sperring etabliert, um die Sicherheit auf dem Veranstaltungsgelände (u.a. Zugangskontrollen) und im direkten Umfeld für die Besucher\*innen zu gewährleisten. In der Folge mussten daraufhin komplett neue Verkehrsmaßnahmen angeordnet und umgesetzt werden, denen sich die Straßenverkehrsbehörde angenommen hat. Ziel war es, einerseits den Verkehr neu um das Festgelände zu leiten, andererseits auch die Belange der Anwohner\*innen bestmöglich zu berücksichtigen.

Die beiden direkt an das Festgelände angrenzenden Straßen „Bavariaring“ und „Theresienhöhe“ werden für den Kfz-Verkehr gesperrt.

Es wird in der öffentlichen Kommunikation durch das RAW deutlich und unmissverständlich darauf hingewiesen, dass keine Parkplätze im Umfeld des Oktoberfestes für Pkw zur Verfügung stehen. Dennoch reist ein gewisser Anteil an Besucher\*innen des Oktoberfestes mit dem eigenen Pkw an und versucht, im nahen Umfeld des Oktoberfestes einen Parkplatz zu finden. Aufgrund der angespannten Parkplatzsituation (auch außerhalb der Oktoberfestzeit) kommt es zu einem Parksuchverkehr in den an die Festwiese angrenzenden Stadtteilen, der eine große zusätzliche Belastung für die Anwohner\*innen darstellt.

Um die betroffenen Anwohner\*innen im direkten Umfeld des Oktoberfestes von diesem zusätzlichen Parkdruck zu entlasten, werden Teile der Parklizenzbereiche in eine „reine Bewohnerparkregelung“ umgewandelt.

Folgende Maßnahmen wurden im Einzelnen vom Fachbereich des heutigen Mobilitätsreferates übernommen:

- Änderung Parkraummanagement zu Gunsten der Anwohnenden  
Wegen des Sicherheitskonzeptes fallen sämtliche Stellplätze in den Straßen „Bavariaring“ und „Theresienhöhe“ weg. Um dies aufzufangen, wird das ausgewiesene Parkraummanagement für den Zeitraum des Oktoberfestes verändert. Mischparkzonen werden in reines Bewohnerparken umgewandelt. Hierdurch soll zusätzlich verhindert werden, dass Oktoberfestbesucher\*innen, welche mit dem Pkw anreisen, die ohnehin knappen Parkplätze belegen und sichergestellt werden, dass diese Parkplätze ausschließlich Anwohner\*innen zur Verfügung stehen.

Um auswärtige Fahrzeugführer\*innen auf den Umstand hinzuweisen, dass in den Wohnbereichen im Umfeld des Festgeländes keine Parkflächen zur Verfügung stehen, wird an den Einmündungsbereichen des Äußeren Sperrings und an gezielten Zufahrtsstraßen eine zusätzliche Hinweisbeschilderung angebracht.

Zudem wird durch das RAW in der öffentlichen Kommunikation deutlich und unmissverständlich darauf hingewiesen, dass keine Parkplätze im Umfeld des Oktoberfestes für Pkw zur Verfügung stehen.

In Absprache mit dem Polizeipräsidium werden zusätzlich mobile Sperrbeschilderungen am Äußeren Sperring bereitgestellt, welche bedarfsweise durch die Polizei in Kraft gesetzt werden können, um sowohl den Fahrverkehr als auch den Fußgängerverkehr vor allem in den Abendstunden verkehrssicher lenken zu können.

Das Mobilitätsreferat erstellt einen Informationsflyer „Verkehrsregelungen rund um das Oktoberfest“ für die betroffenen Anwohner\*innen und Gewerbetreibenden. 2022 wurde dieser Flyer ausschließlich auf der Internetseite [www.muenchen-unterwegs.de](http://www.muenchen-unterwegs.de) mit allen weiteren Informationen hinsichtlich weiterer Verkehrsthemen rund um das Oktoberfest hinterlegt.

Diese Regelungen werden jedes Jahr evaluiert und dort wo notwendig erweitert oder geändert.

- **Positionierung Stellflächen für Taxis, Rikschas und E-Tretroller**

Es werden an verschiedenen Örtlichkeiten im Umfeld der Theresienwiese zusätzliche Taxistandplätze eingerichtet oder bestehende Taxistandplätze erweitert, um die erhöhte Nachfrage nach Taxis während des Oktoberfestes zu bedienen und den Taxiverkehr in möglichst geregelte Bahnen zu lenken.

Seit einigen Jahren sind auch feste Rikschastandplätze Teil des Konzeptes, um einerseits das Rikschaangebot gezielt steuern zu können und andererseits das Anbieten von Rikschafahrten direkt an den Eingängen zur Festwiese zu unterbinden, da dies in der Vergangenheit teilweise zu nicht verkehrssicheren Situationen geführt hatte. Das Mobilitätsreferat erlässt hierzu zusätzlich eine Allgemeinverfügung für Rikschas.

Seit dem Oktoberfest 2019 werden ebenfalls mittels Allgemeinverfügung gezielt Sperrzonen für E-Tretroller rund um die Theresienwiese, sowie feste Abstellplätze für E-Tretroller im Nahbereich des Oktoberfestes eingerichtet, um das unkontrollierte Abstellen der Fahrzeuge auf Gehwegen und Zuwegungen zur Festwiese zu unterbinden.

### **3.2.2. Reisebusse**

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist in einem separaten Busflyer auf die offiziellen Busparkplätze und P+R Busterminals für den Oktoberfestzeitraum hin. Das Absetzen und Aufnehmen von Fahrgästen rund um die Wiesn ist bereits seit Jahren nicht mehr erlaubt.

Trotzdem fahren jährlich zahlreiche Busse die Theresienwiese bzw. umliegende Straßen direkt an, statt die offiziellen, kommunizierten und ausgewiesenen Busparkplätze (Hansastraße, Heimeranplatz, Fröttmaning, Messestadt Ost) zu nutzen. Das Halten in zweiter Reihe im direkten Umfeld des Festgeländes verschärft die schon angespannte Verkehrssituation noch weiter.

Insbesondere die nächtliche Aufnahme der Passagiere führt zu einer starken Lärmbelastung der Anwohner\*innen. Auch stehen keine Toiletten für die Fahrgäste zur Verfügung, was zur Verschmutzung der Anliegergrundstücke führen kann.

Die Theresienwiese steht seit 2010 nicht mehr als Reisebusparkplatz zur Verfügung. Seitdem sinkt die Zahl der Reisebusse stetig.

Jahr	2007	2012*	2019	2023
offizielles Busparken	4.110 Busse	1.707 Busse	591 Busse	451 Busse

\* mit Zentral-Landwirtschaftsfest (ZLF)

Busse, die außerhalb der offiziellen Busparkplätze parken bzw. am Straßenrand halten, sind in dieser Aufstellung nicht enthalten. Hierüber liegen dem RAW keine Zahlen vor. Der Verlust der Reisebusse (zwischen 2007 und 2023 3.659 Busse) stellt neben der Belastung der sonstigen Verkehrsflächen durch haltende und parkende Busse auch einen Verlust von Oktoberfestbesucher\*innen (ca. 175.000 Gäste) grundsätzlich dar.

Seitens des Mobilitätsreferats werden in der Tübinger Straße Stellflächen für Reisebusse auf öffentlichem Verkehrsgrund ausgewiesen.

Andere geeignete Stellflächen für Reisebusse konnten bis dato nicht auf öffentlichem Verkehrsgrund generiert werden. Die restlichen Busstellplätze liegen auf (städtischem) Privatgrund (z.B. Hansastraße) und unterliegen immer wieder auch Nutzungskonkurrenzen (Platz für Container-Unterkünfte, etc.).

Vergleichbar mit den Herausforderungen bei der Abwicklung des Tourismusbussverkehrs in der Altstadt in der beabsichtigten Fortschreibung des „Konzepts für das Busparken in München“ bestehen Parallelen mit dem busbasierten Veranstaltungsverkehr zum Oktoberfest.

Für Touristen- und Besucherfahrgruppen bietet der Reisebus als Verkehrsmittel eine komfortable Möglichkeit, Gruppen von bis zu 70 Personen preisgünstig und flexibel zu transportieren, bestenfalls direkt zum Zielort. Zugleich ist der Reisebus im Vergleich zu Flugzeug oder Pkw ein sehr umweltfreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel. Insbesondere für ausländische Gruppen mit Sprachbarrieren, für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Menschen höheren Alters bietet er eine sehr bequeme und gut betreute An- und Abreise.

Die Häufung und der Platzbedarf von Reisebussen führt auf der anderen Seite gerade in stark verdichteten Altstadtbereichen oder anderen besonderen touristischen Zielpunkten zu Problemen. Wie der Landeshauptstadt München ergeht es national und international

auch anderen Städten, die bei der Bewältigung und Steuerung des Tourismusbusverkehrs vor den gleichen Herausforderungen stehen, die nach den örtlichen Gegebenheiten zu teils verschiedenen Lösungsansätzen führen können. Insbesondere die das Angebot übersteigende Nachfrage nach Parkraum in der Stadt führt weit verbreitet zu einer Trennung von Ausstiegspunkt (=Anfahrtszone) und Busparkplatz. Auf diesem Weg ist es möglich, mit einer größeren Anzahl von Reisegruppen und Reisebussen je Standort umzugehen. Aber auch die voneinander getrennte Handhabung von Anfahrt und Abstellung der Reisebusse birgt je nach den örtlichen Voraussetzungen unterschiedliche Herausforderungen.

***Gerade hier erkennt das Referat für Arbeit und Wirtschaft einen veranstaltungsübergreifenden und gesamtstädtischen Handlungsbedarf, für dessen Bewältigung das Mobilitätsreferat seine Unterstützung anbietet. Auf Verwaltungsebene können jedoch maximal aktuelle Folgeerscheinungen nicht ausreichender Infrastruktur für den Reisebusverkehr speziell zum Oktoberfest behandelt werden (vgl. unten 4.1.1).***

***Problematisch ist jedoch die das Angebot übersteigende Nachfrage an Parkraum, da das Mobilitätsreferat diesbezüglich über keine Flächenreserven verfügt. Es sollte daher ein gesamtstädtisches Ziel formuliert werden, die Anzahl der Reisebusse, nicht nur zum Oktoberfest, zu erhöhen, und die dafür zwingend notwendige Bereitstellung von Abstellflächen sowie An- und Abfahrtszonen in gesamtstädtische Planungen mit einbezogen werden.***

### **3.2.3. Wohnmobile**

Wohnmobile parken während des Oktoberfests zum großen Teil auf der Sonderfreifläche an der Messe München, in Riem. Das Oktoberfest-Camping in München-Riem ist (mit Ausnahme des letzten Jahres) Münchens größter Campingplatz für Wohnmobile während des Oktoberfestes mit U-Bahn-Anschluss zum Oktoberfest. Der Platz bietet 1.500 Stellplätze und ist an den Wochenenden nahezu komplett belegt. Die Straßenverkehrsbehörde leitet bereits beginnend von den Autobahnen mittels einer Hinweis- und Wegebeschilderung die Wohnmobilisten nach Riem. Zudem werden Radiosender gebeten insbesondere an den sog. Italienerwochenenden auf die Stellplätze hinzuweisen.

Folgende Campingplätze gibt es zusätzlich in und um München. Diese Plätze sind auch ohne das Oktoberfest in diesem Zeitraum bereits stark ausgelastet.

- Thalkirchen: ca. 300 Zeltplätze, 150 Wohnwagen- und 100 Wohnmobilstellplätze,
- Obermenzing: ca. 150 Wohnmobilstellplätze,
- Campingplatz Langwieder See: 100 Stellplätze für Wohnwagen und Zelte,
- Campingplatz Nord-West: 65 Wohnmobilstellplätze,
- Allianz Arena: 10 Wohnmobilstellplätze mit Strom, 100 Wohnmobilstellplätze ohne Strom (keine Parkmöglichkeit an Spieltagen!)

Zusätzlich werden jedes Jahr durch das Mobilitätsreferat Sperrzonen für Wohnmobile (insbesondere im direkten Umfeld des Festgeländes) eingerichtet, um das Abstellen von Wohnmobilen, in den ohnehin stark belasteten Wohngebieten, zu verhindern. Das Kreisverwaltungsreferat überwacht diese Bereiche mit der Kommunalen Verkehrsüberwachung.

Für Münchner Wohnmobilisten, die in den Sperrzonen ihren Wohnsitz haben, werden vom Mobilitätsreferat für diese Zeit separate Ausnahmegenehmigungen erteilt. Auch hier gilt, dass die Maßnahmen jedes Jahr evaluiert und wo nötig angepasst und ergänzt werden.

#### **3.2.4. ÖPNV**

Das Oktoberfest kann sowohl mit S- und U-Bahn als auch mit der Tram und dem Bus erreicht werden.

Die Hauptlast der Besucher\*innen wird mit der U-Bahn befördert. 2023 reiste beispielsweise von geschätzten 3,3 Millionen Fahrgästen, der größte Teil mit den U-Bahnlinien U4 und U5 über den U-Bahnhof Theresienwiese an. Die U-Bahnlinien fahren vor allem in den Abendstunden und am Wochenende in einem dichteren Takt. Besonders bei der Abreise sind auch die U-Bahnhöfe Schwanthalerhöhe und Goetheplatz stark frequentiert. Zu den Zeiten des Reservierungswechsels der Festzelte und während der Abreise kommt es am U-Bahnhof Theresienwiese täglich zu Kapazitätsengpässen. Um eine Überfüllung des U-Bahnhofs vorzubeugen, werden die Eingangstore bei Bedarf geschlossen. Zudem wurde in den letzten Jahren im Rahmen des Sicherheitskonzepts eine Schließung des direkten Zugangs zum Festgelände vollzogen und die Ein- und Ausgänge erfolgen nun jeweils über den Sperring, so dass eine Entzerrung der Fußverkehrsströme erfolgt. Im Oktoberfestverkehr sind bereits heute alle verfügbaren U-Bahn- und Trambahnfahrzeuge sowie Fahr-/Service-/Sicherheitspersonal im Einsatz. Bei der S- und U-Bahn sind keine weiteren Taktverdichtungsmaßnahmen mehr möglich.

Um die Besuchermassen, insbesondere auf den U-Bahnlinien U4/U5 besser zu bewältigen, wird seit acht Jahren ein Fußwegekonzept umgesetzt. Dieses soll vor allem umsteigende Fahrgäste am Hauptbahnhof dazu motivieren, die überlastete U4/U5 zu meiden. Zudem werden einzelne Bus- und Tramlinien, die im Umfeld der Theresienwiese verkehren, in den Abendstunden verstärkt. Auch die S-Bahn trägt über die Haltepunkte Hackerbrücke und Hauptbahnhof einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Besucherströme bei. Die S-Bahn hat nach eigenen Angaben, zuletzt im Jahr 2017, aktuellere Angaben konnten bisher nicht gemacht werden, sollten sich aber nicht wesentlich geändert haben, knapp drei Millionen Fahrgäste von und zum Oktoberfest befördert. Sie hat dazu ca. 500 Sonderfahrten durchgeführt. Im Regionalverkehr werden ab München Hauptbahnhof ebenfalls vor allem abends und am Wochenende zusätzliche und längere Züge eingesetzt.

### **3.3. Zusammenfassung**

***Die hier im Beschluss aufgezeigten Maßnahmen stellen das Grundgerüst des Verkehrskonzeptes für das Oktoberfest dar. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird als Veranstalter dieses federführend in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat fortführen. Es wird aus den jährlichen Erfahrungen aktualisiert, mit dem Ziel, Verbesserungen und Anpassungen gemäß dem Bedarf der Besucher\*innen und betroffenen Anlieger\*innen sowie unter der Berücksichtigung der betroffenen Sicherheitsbehörden anzugehen.***

Aufgrund der Dimension des Oktoberfestes als größtes Volksfest der Welt, werden allen Bemühungen um eine möglichst reibungsarme Verkehrsentwicklung zum Trotz, Störungen und Einschränkungen in der Nachbarschaft nicht zu vermeiden sein. Wegen der historischen Entwicklung und der herausgehobenen Bedeutung des Oktoberfestes für die Landeshauptstadt München, kommt der Veranstaltung eine Sonderrolle zu.

## **4. Mögliche Verbesserung des Mobilitätskonzepts**

### **4.1. Verbesserung des Mobilitätskonzepts für Reisebusse**

Punkt 3 des Antrags fordert die Schaffung von An- und Abfahrtszonen für Reisebusse, die Anwohner\*innen nicht unnötig beeinträchtigen. An geeigneter Stelle ist ein Shuttleservice für Reisebusse einzurichten.

Grundsätzlich muss festgestellt werden, dass es derzeit an geeigneten An- und Abfahrtszonen um das Oktoberfestgelände fehlt und zusätzlich an für das Oktoberfest ausreichend dimensionierten Busabstellplätzen im Stadtgebiet mangelt.

Die fehlenden An- und Abfahrtszonen sind bedingt durch das im Jahr 2010 etablierte umfangreiche Sperrkonzept mit einem Äußeren, Mittleren und Inneren Sperring, um die Sicherheit auf dem Veranstaltungsgelände (u.a. Zugangskontrollen) und im direkten Umfeld für die Besucher\*innen zu gewährleisten. Die beiden direkt an das Festgelände angrenzenden Straßen „Bavariaring“ und „Theresienhöhe“ werden für den Kfz-Verkehr gesperrt.

Diese Maßnahmen stehen im Widerspruch zu den Bedürfnissen für die zielortnahe Abwicklung der Reisebusse. Dies gilt in gleicher Weise für die Einrichtung eines Bus-Shuttleservice, welcher seinerseits auf nah am Festgelände gelegene Ein- und Ausstiegspunkte angewiesen ist.

Durch das RAW wurde ein externer Fachplaner mit einer fachgutachterlichen Stellungnahme zu den Punkten 3 und 4 beauftragt. In dieser nun vorliegenden Stellungnahme wurde das Thema Anfahrtsrouten für Reisebusse sowie Einrichtung von Shuttlebahnhöfen auf oder in der Nähe des Festgeländes von unterschiedlichen Seiten beleuchtet und bewertet. Zur Bewertung der zwei Varianten wurden verschiedene Busparkplätze in der Nähe des Festgeländes, die zu Fuß erreicht werden können und Busstellplätze im Stadtgebiet München, die mit einem Shuttlebus anzubinden sind oder

bereits einen U-Bahnanschluss besitzen, untersucht. Die ausführlichen Ergebnisse sind in der angehängten Standortanalyse zu finden (Anlage 2).

#### **4.1.1. Ziele eines Mobilitätskonzeptes für Reisebusse**

Ziele eines Mobilitätskonzeptes für Reisebusse sind:

- Begrenzung der Anzahl der Reisebusse auf ein verträglich abwickelbares Maß und gleichzeitige Sicherstellung des Umschlags
- Vermeidung von Parksuchverkehr der Reisebusse in der Innenstadt
- Entspannung der Situation rund um die Theresienwiese bzw. der umliegenden Straßen
- Entlastung des ÖPNV

Für die Umsetzung der Ziele werden im Gutachten zwei Varianten oder eine Kombination der beiden Varianten untersucht.

1. Geregelttes Parken der Reisebusse in der Innenstadt, Besucher können vom Parkplatz zum Oktoberfest-Festplatz laufen (Variante 1) oder
2. Geregelttes Parken im Münchner Stadtgebiet, die Gäste erreichen das Festgelände mit Shuttlebussen oder dem ÖPNV (Variante 2).

Nicht gesondert ausgewiesen ist die Variante der Anfahrt des Festgeländes zum Aus- und Einstieg der Gäste und der davon räumlich getrennten Abstellung der Reisebusse auf Parkplätzen im Stadtgebiet. Hinsichtlich der hierbei bestehenden Herausforderungen ist jedoch eins zu eins auf die Ausführungen zu Variante 2 zu verweisen, da, mit Ausnahme des Betriebs der Shuttlebuslinie selbst, dieselbe Infrastruktur hinsichtlich Parkplätze und Haltepunkte vorzuhalten wäre.

Die Ergebnisse der fachgutachterlichen Stellungnahme der beauftragten Firma werden nachfolgend erläutert.

#### **Variante 1 - Geregelttes Parken der Reisebusse in der Innenstadt**

Um den Parksuchverkehr der Busse um das Festgelände zu reduzieren, müssen alle offiziellen Busparkplätze vorab reserviert werden können. So können Busunternehmer sicherstellen, einen Parkplatz in der Nähe des Festgeländes zu erhalten.

Für die Standortanalyse wurde zum einen die Verkehrsanbindung betrachtet, sowie die Kapazität und Entfernung zur Festwiese.

Die Parkplätze Sendling Westpark 1 (Hansastraße) und Sendling Westpark 2 (Tübinger Straße), sowie die Parkplätze auf dem Gelände des Viehhofs sind weitgehend in fußläufiger Entfernung zur Festwiese und daher prinzipiell als Busparkplätze geeignet. Die ausführliche Bewertung der Busparkplätze ist in der angehängten Standortanalyse zu finden (Anlage 2).



## **Variante 2 - Geregeltes Parken der Reisebusse außerhalb der Innenstadt (Shuttlebusanbindung)**

Um Reisebusse komplett von der Innenstadt/Oktobertfest fernzuhalten, müsste der bereits existierende Bussperring erweitert werden und attraktive Parkangebote für Busse in der Stadt aktiviert oder geschaffen werden. Diese Bus-Stellplätze sind mit dem ÖPNV oder Shuttlebussen an die Festwiese anzubinden. Damit die Verbindung für Gäste attraktiv wird, müsste der Shuttlebahnhof in unmittelbarer Nähe des Festgeländes liegen.

Für die Standortanalyse wurde zum einen die Verkehrs- und ÖPNV-Anbindung betrachtet, sowie die Kapazität und Shuttlemöglichkeit.

Die Parkmöglichkeiten an der Messe München, der Allianz Arena sowie am Olympiapark eignen sich grundsätzlich sowohl für einen Busparkplatz mit Shuttleverbindung zur Festwiese, und haben als Alternative eine gute ÖPNV-Anbindung. Bei diesen drei Parkplätzen ist jedoch zu beachten, dass sie aufgrund von Veranstaltungen nicht über den kompletten Festzeitraum zur Verfügung stehen.

Bei allen Parkplätzen gilt es zu beachten, dass sich eine gute ÖPNV-Anbindung wiederum nachteilig auf die ohnehin schon hohe Belastung des U-Bahn-Netzes auf den Zubringerlinien zum Oktoberfest auswirkt und damit auch der formulierten Zielstellung der Entlastung des ÖPNVs entgegensteht. Im Ergebnis wird jeder Parkplatz, der hierfür gesondert ausgewiesen wird, dann, wenn er eine signifikante Anzahl an Festbesuchern aufnehmen können soll, mit einem Shuttleservice anzubinden sein.

Hierfür braucht es zum einen entsprechend kapazitätsstarke und damit eng getaktete Verbindungen, die aktuell nicht bestehen. Zudem bedarf es eines Endbahnhofs in fußläufiger Nähe zur Festwiese. Hierfür wurden verschiedene fußläufig erreichbare Orte in der Nähe des Festgeländes, die für die Errichtung eines Shuttlebahnhof geeignet sind, untersucht.

Unabhängig vom Standort ist nachfolgende Infrastruktur bei den An- und Abfahrtsbahnhöfen der Shuttlebusse erforderlich:

Abtrennung von Fahrweg und Aufstellungsbereich

- Zäune
- Markierung der Shuttlebahnhöfe sowie Ein- und Ausfahrt
- Zugangsregulierung für das Einsteigen in die Shuttlebusse
- Ordnungsdienst
- Lenkung der Personenströme
- Beschilderungskonzept
- Beleuchtung

- Toiletten
- Aufstellflächen für den Busspeicher (Shuttlebusse)

Für die Standortanalyse wurde zum einen die Entfernung zur Theresienwiese zum anderen auch die Kapazität des Shuttlebahnhofes und des Busspeichers, sowie die vorhandene Infrastruktur bewertet.

Aufgrund der bestehenden verkehrlichen Situation ist es derzeit nicht möglich, einen Shuttlebusbahnhof im näheren Umfeld der Theresienwiese einzurichten (Variante 2). Ursächlich hierfür ist, dass die Einrichtung eines Shuttlebahnhofes

- a) auf dem Südtel der Theresienwiese nur in den Jahren der „Großen Wiesen“ (ohne ZLF) aus Platzgründen möglich wäre. Die An- und Abfahrtsmöglichkeiten werden als sehr schwierig beurteilt (siehe Anlage 3, Standortanalyse Shuttlebahnhöfe, Seite 1 und 2).
- b) in der Hansastraße einen langen (20 min. Fußweg) und aufwändig auszubauenden (Beleuchtung und Beschilderung) Fußweg bedeuten würde, wobei der Parkplatz aufgrund anderer Nutzungen (Dauerparker, Nachrückparkplatz für den ZOB, Nutzung der Freifläche als Notunterkünfte für Flüchtlinge etc.) nicht komplett zur Verfügung steht und damit recht klein ist (siehe Anlage 3, Standortanalyse Shuttlebahnhöfe, Seite 3 und 4).
- c) in der Ganghoferstraße nur bedingt, aufgrund fehlender Infrastruktur und schlechter Anfahrtsmöglichkeit und Einschränkung der Fuß- und Radwege, möglich ist (siehe Anlage 3, Standortanalyse Shuttlebahnhöfe, Seite 5 und 6).
- d) am ZOB als zusätzliche Nutzung als Shuttlebahnhof allein schon an der hohen Auslastung und damit nicht vorhandener Kapazitäten scheitert (siehe Anlage 3, Standortanalyse Shuttlebahnhöfe, Seite 7 und 8).
- e) in der Hans-Fischer-Straße nicht möglich ist, solange die Hans-Fischer-Straße während der Zeit des Oktoberfestes nicht für den Individualverkehr gesperrt ist und die einzige Zufahrt von Westen her ohne Höhenbegrenzung ist (siehe Anlage 3, Standortanalyse Shuttlebahnhöfe, Seite 9 und 10).

Insbesondere bei einer Nutzung des verbleibenden Südtels der Theresienwiese würden zum einen wichtige Logistik- (Anlieferplatz, Sonderfreihaltungsfläche für Katastrophenlagen) und Parkflächen (für mobilitätseingeschränkte Personen, Presse, Behörden etc.) wegfallen. Auch steht der Südtel der Theresienwiese in den Jahren des Zentral- Landwirtschaftsfestes (ZLF) aller vier Jahre nicht zur Verfügung.

Die Umsetzung solcher Standorte für einen Busshuttle von und zum Oktoberfest-Festplatz bedürften darüber hinaus eines zusätzlichen hohen baulichen (Schaffung von ausreichender Beleuchtung, WC-Anlagen, barrierefreie Zustiegsmöglichkeiten, Beschilderung etc.) und personellen (Ordnungsdienst) Aufwand. Die Kosten für die

Einrichtung und Betrieb dürften sich auf einen siebenstelligen Betrag belaufen. Die Kosten für die Einrichtung und den Betrieb der Shuttlebuslinien selbst sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Bei den Parkplätzen an der Tübinger Straße handelt es sich nur um Parkstreifen, die die Anforderungen an einen Shuttlebusendbahnhof nicht zu erfüllen in der Lage sind. Das Viehhofgelände wird für eine dauerhafte Nutzung mit entsprechender Infrastruktureinrichtung nicht zur Verfügung stehen. Im Übrigen ist dort wie auch bei der HansasträÙe zu beachten, dass eine Flächennutzung als Shuttlebusendbahnhof in direkter Konkurrenz zur Nutzung als fuÙläufiger Busparkplatz (gem. Variante 1) stünde und sich die entsprechenden Problematiken nur verlagern würden.

#### **4.1.2. Fazit des Gutachtens**

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die bisher untersuchten Varianten keinen geeigneten Lösungsansatz für den Umgang mit Reisebussen zum Oktoberfest bieten.

***Solange keine praktikablen Lösungen für den Busverkehr im Allgemeinen gefunden sind, kann der Bustourismus auch nicht gefördert werden, sondern ist nach Möglichkeit auf ein Minimum zu begrenzen.***

***Das Augenmerk sollte auf der räumlichen Trennung zwischen Passagierumschlag mit möglichst kurzen Wegen zum Festgelände und einem ausreichenden Angebot zur Abstellung der Reisebusse liegen.***

Die Reiseunternehmen über viel Werbung und digitale Medien sehr gut zu informieren, damit vermieden wird, dass die Busunternehmer versuchen, ihre Gäste so nah wie möglich an das Festgelände zu bringen kann hier allenfalls unterstützend wirken. Um einem solchen Konzept tatsächlich zum Erfolg zu verhelfen, bedarf es attraktiver Angebote einerseits ggf. kombiniert mit klaren und durchsetzbaren Regelungen andererseits.

Darüber hinaus bräuchte es zusätzliche Regelungen bzw. eine Erweiterung des Bussperrringes. Die Erweiterung des bestehenden Bussperrringes ist aber nur schwer durchsetzbar und für Polizeieinsatzkräfte nicht kontrollierbar, da Hotelanfahrten und Sightseeingtouren sich nicht verbieten lassen. Auch sind zusätzliche negativen Auswirkungen auf die Anwohner\*innen und den bestehenden Verkehr (z.B. Sperrung der Hans-Fischer-StraÙe für den Individualverkehr) nicht unerheblich. Insbesondere die Errichtung eines erweiterten Bussperrringes würde dazu führen, dass Reisebusse die Hotels im Umfeld der Theresienwiese nicht mehr oder nur noch mit Ausnahmegenehmigungen anfahren können.

Daher wurde bis dato der Sperring räumlich begrenzt wie folgt eingerichtet:

Rund um die Theresienwiese wird aktuell ein Sperring mit einer entsprechenden Sperrbeschilderung (Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art“) mit Zusatzzeichen 1010-57 StVO („Kraftomnibusse“) für Kraftomnibusse eingerichtet, der von folgenden Straßen begrenzt wird: Lindwurmstraße - Poccistraße - Hans-Fischer-Straße - Radlkoferstraße - Pfeuferstraße - Ganghoferstraße (bis Ridlerstraße) – Ridlerstraße – Trappentreustraße - Landsberger Straße – Bayerstraße – Martin-Greif-Straße - Schwanthalerstraße - Paul-Heyse-Straße - Kaiser-Ludwig-Platz – Herzog-Heinrich-Straße.

Aktuell können daher weder die Variante 1 (Geregeltes Parken der Reisebusse in der Innenstadt) noch die Variante 2 (Geregeltes Parken der Reisebusse außerhalb der Innenstadt (Shuttlebusanbindung) umgesetzt werden.

#### **4.2. Verbesserung des Mobilitätskonzeptes für den Individualverkehr**

Punkt 4 des Antrages fordert, dass ein Konzept entwickelt wird, das Besucher\*innen bereits vor den Toren der Stadt motiviert das eigene Auto am P+R abzustellen und mit dem ÖPNV oder entsprechenden Shuttlebussen zur Festwiese zu fahren.

Voraussetzung hierfür sind entsprechende Parkplatzkapazitäten und entsprechend der oben dargestellten Variante 2 eines Verkehrskonzeptes für Reisebusse eine entsprechende ÖPNV-Verbindung, im Zweifel zusätzliche Shuttlebuslinien inkl. der dafür erforderlichen Endbahnhöfe in fußläufiger Nähe zum Festgelände. Die hierbei bestehenden Problematiken gleichen sich insoweit, so dass auf die o.a. Ausführungen insoweit verwiesen wird.

Hinsichtlich der Parkplatzkapazitäten hat das RAW hierzu ebenfalls die beauftragte Firma um eine fachgutachterliche Einschätzung gebeten. Das Ergebnis wird nachfolgend erläutert:

Die P+R GmbH betreibt 44 P+R-Anlagen mit ca. 12.330 KFZ-Stellplätzen in München (29) und dem München Umland (15), sowie sechs B+R Anlagen (Bike and Ride). Dazu kommen zahlreiche kostenlose P+R-Anlagen im gesamten MVV-Gebiet, insgesamt rund 130 Anlagen mit ca. 28.000 Stellplätzen.

Die Auslastung hängt stark von der Lage des Parkhauses und der Uhrzeit ab. Die P+R-Anlagen sind meist stark durch Berufspendler\*innen beansprucht.

Rechenbeispiel:

Kann beispielsweise 1/4 der Kapazität der kostenpflichtigen KFZ-Stellplätze für Oktoberfestbesucher\*innen angesetzt werden, sind das  $14.000 \cdot 3 \text{pax} / \text{PKW} \cdot 1/4 = 10.500$  Besucher\*innen. (In der Beispielrechnung werden drei Personen pro PKW/KFZ-Stellplatz angesetzt)

Das Rechenbeispiel zeigt, dass die bestehenden Anlagen nur einen ganz kleinen Teil (2% bei 0,5 Mio. Tagesbesucher\*innen) der Gesamtbesucher\*innen aufnehmen können.

Selbst wenn ausnahmslos alle der 28.000 P+R-Stellplätze für die täglich 500.000 Wiesnbesucher\*innen zur Verfügung stünden, wären bei dem unterstellten hohen Pkw-Besetzungsgrad von 3 maximal 16,8 % der Tagesbesucher\*innen über die P+R-Anlagen abwickelbar. Damit wird deutlich, dass P+R nur einen äußerst begrenzten Beitrag zur Abwicklung des Besucherverkehrs leisten könnte.

Nach der Erhebung der Auslastung bestehender P+R-Anlagen wäre daher eine Ermittlung der zukünftigen Bedarfe und eine Standortanalyse für neue Anlagen erforderlich. Dabei müssen auch die Kapazitäten des ÖPNV betrachtet werden. Das ÖPNV-Angebot und die Beförderungsqualität tragen gleichermaßen zur Attraktivität und der Akzeptanz des P+R-Konzepts bei.

Das langfristige Ziel sollte die Entwicklung einer digitalen Lösung, damit Besucher\*innen in Echtzeit die Parkplatzauslastung der P+R Anlagen abrufen können, sein.

Fazit/Empfehlung der Fa. Companeer und des RAW:

Um den Individualverkehr dauerhaft und nicht nur für das Oktoberfest, innerhalb der Münchner Innenstadt zu begrenzen, sollte ein übergeordnetes Mobilitätskonzept Teil der zukünftigen Stadtentwicklung sein.

Das Mobilitätsreferat führt hierzu aus, dass die Entwicklung des städtischen P+R-Angebots bedarfsgerecht erfolgt, d.h. die Entwicklung orientiert sich am bereits vorhandenen oder zu erwartenden alltäglichen Bedarf.

***Eine forcierte Ausweitung des städtischen P+R-Angebots speziell für Großveranstaltungen oder das Oktoberfest, wegen des hohen Investitionsaufwandes und den erheblichen Kosten für Betrieb und Unterhalt der Anlagen, welche nur zu einem Teil aus den Einnahmen der Entgelterhebung gedeckt werden können, nicht verhältnismäßig und ressourceneffizient. Zu der angestrebten digitalen Lösung gibt es bereits Vorschläge der P+R GmbH. Mit der Beschlussvorlage „Parken 4.0“ (Vorlage Nr. 20-26/ V 10913.) wurden die notwendigen Mittel für die „Digitalisierung P+R“ beschlossen. Ein Konzept auf Basis der Kennzeichenerfassung für beschränkte P+R-Anlagen besteht bereits. Bislang konnten die notwendigen Investitionsmittel leider noch nicht generiert werden.***

### **4.3. Verbesserung des Mobilitätskonzeptes für den Baustellenverkehr (die Baustellensicherheit)**

#### **4.3.1 Auf- und Abbauzeiten**

Die Erfahrungen der Jahre 2022 und 2023 zeigen, dass die Auf- und Abbauzeiten des Oktoberfestes aufgrund der immer komplexer werdenden Zeltkonstruktionen, der ständig steigenden behördlichen Anforderungen an den Arbeitsschutz, der Wetterschwankungen (große Hitze, Starkregen etc.) und derzeit noch verschärft durch den bestehenden Fachkräftemangel überdacht und angepasst werden müssen.

In Gesprächen mit den Fachdienststellen (u.a. KVR, LBK, Berufsgenossenschaft, TÜV) wurde immer wieder die dringende fachliche Bitte geäußert, die Auf- und Abbauzeiten zu verlängern. Begründet wurde dies damit, dass durch die Verlängerung der ganze Auf- und Abbau entzerrt und entspannt werden würde. Dies würde nicht nur erheblich zur Baustellensicherheit beitragen, sondern den diversen Fachdienststellen eine noch detailliertere und zeitintensivere Überprüfung der einzelnen Gewerke zur weiteren Steigerung des Qualitätsstandards des Oktoberfestes ermöglichen. Ein früheres Ende der Arbeiten im Außenbereich ermöglicht es auch den kleineren Betrieben mit dem Aufbau beginnen zu können, ohne dass es hier zu Kollisionen bei den Arbeiten kommt. Dies würde unter anderem dazu führen, dass die diversen Fachdienststellen früher mit ihren Abnahmen und Prüfungen beginnen können. Auch kann so die Freihaltung der Rettungswege (Feststraßen) besser gewährleistet werden. Nach Rücksprache mit den Zeltbaufirmen wäre die Verlängerung des Aufbaus um 14 Tage und eine Verlängerung des Abbaus um 7 Tage zielführend.

Die bisherigen Aufbauzeiten der Jahre 2006 bis 2023 betragen zwischen 67 und 72 Tage (mit Ausnahme des Jahres 2022). Die Aufbauzeitenschwankungen sind auf den Feiertag, 15.08. („Maria Himmelfahrt“) zurückzuführen. Dieser wird von den Arbeitern – meist aus Polen und Rumänien – als verlängertes Wochenende genutzt. Im Jahr 2022 – nach der Coronapandemie – betrug die Aufbauzeit 90 Tage.

Die Verlängerung der Aufbauzeit um 14 Tage bedeutet, dass der Aufbau zwölf Arbeitswochen vor Festbeginn (in der Regel elf Wochen und sechs Tage) beginnen kann; d.h. 2024 am 01.07.2024.

Die bisherigen Abbauzeiten der Jahre 2006 bis 2023 betragen zwischen 30 und 39 Tagen. Die Abbauzeitenschwankungen sind auf den Feiertag, 01.11. („Allerheiligen“) zurückzuführen, sowie auf die regelmäßige Verlängerung des Oktoberfestes durch den Feiertag, 3.10..

Die Verlängerung der Abbauzeit um sieben Tage bedeutet für die Folgejahre eine Abbauzeit zwischen 37 und 46 Tagen. Konkret für das Jahr 2024 betrüge die Abbauzeit 46 Tage.

#### **4.3.2. Querungsmöglichkeiten**

Wie bereits oben dargelegt, haben die Jahre 2022 und 2023 gezeigt, dass die Auf- und Abbauzeiten nicht reichen. Ein weiteres Problem für die Auf- und Abbaufirmen war die durch die Querungsstelle für Fuß- und Radverkehr vorhandene Sperrung der Matthias-Pschorr-Straße. Viele Firmen bedienen mehrere Zeltbaustellen und müssen die Straße queren oder von der Straße aus die Baustellen bedienen.

Zudem entstanden für diese Fuß- und Radquerung jährlich Kosten in Höhe von ca. 55.000 € (Bewachung, Zaunmiete, Zauf- und -abbau, Beschilderung). Da die Querung eine behelfsmäßige Wegeführung war, die durch Bauzäune markiert wird und zu bestimmten Uhrzeiten für zehn Minuten geöffnet wurde, musste hier in nicht unerheblichem Umfang Personal eingesetzt werden.

Daher gab es Diskussionen, ob und wie eine Fuß- und Radwegquerung auch in Zukunft aufrechterhalten werden kann.

Die Matthias-Pschorr-Straße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr eine wichtige Fahrradhaupttroute vom Westen Münchens in die Innenstadt und verknüpft wichtige Fahrradhaupttrouten u.a. zwischen der Beethovenstraße und dem Oda-Schäfer-Weg. Gemäß Erhebung vom Juli 2019 verkehren dort mehr als 5.000 Radfahrer\*innen pro Tag.

Das Mobilitätsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft sind daher übereingekommen, dass es weiterhin eine Furt geben soll, da ansonsten an ca. einem Drittel des Jahres keine Querungsmöglichkeit der Theresienwiese für Fußgänger und Radfahrer möglich wäre. Die Querung der Theresienwiese für den Radverkehr ist aufgrund der zeitlich eingeschränkten Nutzbarkeit bereits wiederholt Thema von Anfragen und Beschwerden gewesen.

Gleichzeitig kann die Furt angesichts der oben dargestellten Schwierigkeiten nicht in der bisherigen Form aufrechterhalten werden.

Als Ergebnis eines Termins des interfraktionellen Arbeitskreis Oktoberfest vom 05.12.2023, wurde das Mobilitätsreferat ggf. unter Miteinbeziehung des Kreisverwaltungsreferats beauftragt, darzustellen, ob eine Baustelle mit entsprechender Furt auf öffentlichem Verkehrsgrund genehmigungsfähig wäre. Hierzu führt das Mobilitätsreferat aus:

„Bei Baustellen auf öffentlichem Grund hat insbesondere die gesicherte Führung von Rad- und Fußverkehr im Baustellenbereich den höchsten Stellenwert. Der Fuß- und Radverkehr hat auf öffentlichem Verkehrsgrund grundsätzlich Vorrang gegenüber dem Baustellenverkehr. Daher wird bei Bauvorhaben, bei denen ein Kreuzen des Geh- und Radweges mit dem Baustellenverkehr aufgrund der jeweiligen Baustellensituation nicht vermieden werden kann, zumeist geschultes Einweisungspersonal an jeder Kreuzungsstelle gefordert, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleisten zu können. Dies führt für das Bauvorhaben zu erhöhten Personalkosten, ist aber aufgrund der Verkehrssicherheit unabdingbar. Alternativ wird mit einer mobilen Lichtsignalanlage gearbeitet, bei welcher der Baustellenverkehr auf Anforderung ein Grünsignal bekommt und der Rad- und Fußverkehr in diesem Zeitraum ein Rotsignal erhält. Auch diese Option ist mit erhöhten Kosten für das Bauvorhaben verbunden.“

***Unter Berücksichtigung der oben dargestellten Argumente wurde um den Bedürfnissen für den Auf- und Abbau wie auch einer sicheren Querung der Theresienwiese gerecht zu werden, folgende Kompromisslösung zwischen MOR und RAW erarbeitet:***

- (1) Baufeld 1 bis Ende Juli mit den 14 großen Festhallen auf dem Oktoberfest. Eine Querung ist in Nord-Süd-Richtung über die Schaustellerstraße (wie bisher) und in West-Ost-Richtung über die Straße 5 (neu, bisher über die Matthias-Pschorr-Straße; Umweg zusätzlich um 220 m) jeweils in beide Richtungen möglich.
- (2) Zusätzlich Baufeld 2 ab Ende Juli bis Ende August für Aufbau Oide Wiesn und Schaustellerflächen. Des Weiteren müssen Gastrobetriebe auf der östlichen Seite der Schaustellerstraße ihre Betriebe für den Aufbau selbst einzäunen/absichern. Es besteht weiterhin wie im Zeitraum 1) einer Quermöglichkeit über die Straße 5 mit Ausnahme wochentags, Mo-Fr, in der Zeit von 10 Uhr bis 15 Uhr. Die Schaustellerstraße bleibt weiterhin in Nord-Süd-Richtung frei.
- (3) Ab Ende August, über den Veranstaltungszeitraum bis Mitte Oktober wird das gesamte Oktoberfestgelände (wie bisher) als ein gesamtes Baufeld 3 eingezäunt.
- (4) Mitte Oktober bis Ende Oktober: siehe Punkt 2
- (5) Anfang November bis Abbau Ende (Mitte November): siehe Punkt 1

Die Lösung ist im Vergleich zu den Vorjahren möglich geworden, weil die Kassencontaineranlage (Eingangsbauwerk zur Oidn Wiesn, OW1) an dieser Stelle



zukünftig entfällt und dadurch die Straße 5 als neue Querungsmöglichkeit für einen längeren Zeitraum begeh- und befahrbar ist.

Damit kann den Belangen der Aufbaufirmen und Beschickern Rechnung getragen werden, da das Baufeld um die Betriebe Käfer und Weinzelt vergrößert wird, was die logistische Abwicklung wesentlich erleichtert und Ladevorgänge und der eigentliche Auf- und Abbau von der Matthias-Pschorr-Straße aus erfolgen kann. Dadurch ist die Gefahr von schwebenden Lasten über die bisherige Querungsmöglichkeit für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen gebannt.

Eine Schließung der Querungsfurt ist aber weiterhin zu den Hauptauf- und abbauezeiten jeweils von Montag bis Freitag in der Zeit von 10 Uhr bis 15 Uhr notwendig. Damit wird zum einen ein durchgehend gesicherter Auf- und Abbau gewährleistet und zum anderen besteht somit die Möglichkeit für die Radl und Fußgänger zu den Hauptwegezeiten (6 Uhr bis 10 Uhr und 15 bis 19 Uhr) und durchgehend am Wochenende die Theresienwiese zu queren. Auf die bisherigen stündlichen Schließzeiten in den Zeiten von 6 Uhr bis 9 Uhr, sowie von 16 bis 19 Uhr wird verzichtet. Dadurch ist eine längere durchgehende Querungsmöglichkeit gewährleistet. Durch eine klarere und bessere Kommunikation wird das Konfliktpotential zwischen Nutzer\*innen der Querungsfurt und den Ordnungsdienstkraften vermindert und trägt zu einer besseren Akzeptanz der Baustelle Oktoberfest bei.

***Dem Stadtrat wird daher vorgeschlagen, die in Zusammenarbeit zwischen MOR und RAW erarbeitete Radl- und Fußgängerquerung in südliche Richtung auf Straße 5 zu verlegen und wie beschrieben umzusetzen.***

## **5. Zusammenfassung und weiters Vorgehen**

Die Erstellung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für das Oktoberfest halten sowohl das RAW wie auch das MOR für wichtig, um kontinuierlich weitere Verbesserungen erreichen zu können. Daher wurden alle bereits umgesetzten und bestehenden Angebote und Lösungen in dieser Beschlussvorlage zusammengefasst und sollen jährlich fortgeschrieben werden.

Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass das Oktoberfest mit seinen Besucherzahlen eine einzigartige Dimension darstellt, die nichts Vergleichbares findet. Dies betrifft zum einen die Infrastruktur: Weder bestehen ausreichend Parkplätze für private Pkw oder Reisebusse noch eine über das jetzige Maß wesentlich weiter belastbare ÖPNV-Infrastruktur oder alternative Shuttlebuslinien als Zubringer noch entsprechende Infrastruktur für Endbahnhöfe solcher Shuttlebuslinien.

Eine Großveranstaltung mit den Dimensionen des Münchner Oktoberfestes wird nie ohne gewisse Belastungen für das Umfeld stattfinden können. Aufgabe der städtischen Referate, Veranstalter wie auch Genehmigungsbehörden ist es, diese Belastungen so

gering wie möglich zu halten und durch Fortschreibung der bestehenden Konzepte kontinuierlich Verbesserungen zu erreichen.

Es wird daher vorgeschlagen, durch das RAW in Abstimmung mit MOR und anderen Beteiligten (MVG, KVR) alle oben beschriebenen Maßnahmen und Regelungen, die hier zusammengefasst sind, wie bisher unter Einbindung der an die Theresienwiese angrenzenden Bezirksausschüsse kontinuierlich fortzuschreiben.

***Ein darüberhinausgehender weiterer Ausbau der Infrastruktur für Bus und P+R muss aber vor allem mit den Zielen der Mobilitätswende und der vom Stadtrat beschlossenen Mobilitätsstrategie 2035 des Mobilitätsreferates, welche zugleich auch die Handlungsleitlinie Mobilität der Perspektive München abdeckt, zusammenpassen und übereinstimmen.***

Bei neuen Maßnahmen müssen die Belange der Veranstalter und seiner Dienstleister (An- und Abtransport für Aufbauten etc.) ebenso Berücksichtigung finden, wie die Mobilitätswende. Auch sollten die Zeiträume des Auf- und Abbaus von Großveranstaltungen, insbesondere deren Schwerlastfahrten und -fahrzeuge Berücksichtigung finden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, bei einer Neubepanung von Grundstücken auch deren vorherige Zwischennutzungen zu berücksichtigen und Alternativen zu finden.

Hier ist es Aufgabe des Mobilitätsreferates Lösungen, insbesondere für ein allgemeines Buskonzept und P+R Anlagen zu entwickeln, die dann auch für Großveranstaltungen wie dem Oktoberfest genutzt und beworben werden können. Dabei soll auch das RAW als Veranstalter des Oktoberfestes und für den Tourismus verantwortliche Stelle in der Landeshauptstadt München mit eingebunden werden.

Schließlich kann ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept nur dann Wirkung entfalten, wenn es das Mobilitätsverhalten der verschiedenen Besuchergruppen im Blick hat und mit den allgemeinen Bewegungsmustern innerhalb der Stadt in Beziehung setzt. Konkret gilt es auch verschiedene, oben angedeutete Konfliktnutzungen zu identifizieren und einer Lösung zuzuführen. Es können zwar über entsprechende Hinweise und Werbung Akzente gesetzt werden. Damit ein neues Konzept tatsächlich funktionieren kann, muss es aber vor allen Dingen attraktiv sein.

Insgesamt ist zu konstituieren, dass ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept für auswärtige Besucher\*innen bis dato fehlt. Dies betrifft sowohl die Entwicklung eines bedarfsgerechten attraktiven und umweltfreundlichen Verkehrsangebots für die verschiedenen Besuchergruppen als auch die zielgruppenspezifische Kommunikation der Angebote. Diese Angebotslücke für Besucherverkehre greift bereits der StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05312 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste vom 03.05.2019 „München besuchen geschieht mobil 1 – Konzept für Umweltverträgliches Reisen“ (siehe

Anlage 2) auf. Im Antrag wird München Tourismus aufgefordert mit den zuständigen Verbänden ein Konzept zu erarbeiten und konkrete Ideen zur Umsetzung zu prüfen, die den Tourist\*innen in der Stadt Anreize für ein nachhaltiges und effizientes Mobilitätsverhalten inklusive der An- und Abreise bieten. Durch die Gründung des Mobilitätsreferates 2021 ging die Antragsbearbeitung vom RAW an das MOR über. Am 08.02.2023 fand zwischen dem MOR und dem RAW, sowie Vertreter\*innen der Münchner Tourismuswirtschaft (TIM, DEHOGA Bayern, Munich Hotel Alliance) und von Verkehrsbetrieben (MVG, MVV, S-Bahn München, DB Regio Bayern) ein Austauschtermin zu den Umsetzungsmöglichkeiten eines Gesamtkonzepts und der einzelnen Antragspunkte statt. Es besteht Konsens darüber, dass es in München an einem Mobilitätskonzept für Besucher\*innen fehlt und die Entwicklung eines Gesamtmobilitätskonzepts, das Großveranstaltungen wie auch sonstige Besucher\*innen- und Touristenverkehre nach München berücksichtigt, erforderlich ist. Die Vertreter\*innen der genannten Institutionen haben hierfür nun einen Arbeitskreis gegründet. Dieser hat sich zum Ziel gesetzt im Laufe des Jahres 2024 zu analysieren, welche Mobilitätsangebote und Kommunikationsmaßnahmen für Besucher\*innen bereits existieren, welche neu zu entwickeln sind und welche Partner und Ressourcen hierfür benötigt werden. Ergebnis soll die Entwicklung eines für alle Besucher\*innen übergreifenden Mobilitätskonzepts mit einer begleitenden Kommunikationsstrategie sein.

## **6. Fortschreibung der Regelwerke für Veranstaltungen**

Für Großveranstaltungen existiert ein Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) „Empfehlungen zum Verkehrs- und Crowdmanagement für Veranstaltungen“. Die oben bereits aufgezählten Themen wie Busanreise, Taxiangebot etc. ist in dem Leitfaden zu finden.

Ein einheitliches Mobilitätskonzept, welches auf jede Veranstaltung und auf jede Örtlichkeit in München und damit auch auf das Oktoberfest anwendbar wäre, kann weder vom Referat für Arbeit und Wirtschaft noch vom Mobilitätsreferat erstellt werden, da jede Veranstaltung individuell betrachtet werden muss. So ist beispielhaft das An- und Abreiseverhalten der Besucher\*innen für eine jede Veranstaltung unterschiedlich und muss dies aufgrund der jeweiligen Örtlichkeit bzw. Art der Veranstaltung auch sein. Beim Oktoberfest ist man darauf angewiesen, dass die Besucher\*innen vor allem mit dem ÖPNV an- und abreisen und nicht mit dem eigenen Pkw, da so gut wie keine Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Bei einem Fußballspiel in der Allianz Arena hingegen wäre der ÖPNV überlastet, wenn alle Besucher\*innen allein diesen nutzen würden, da nur eine U-Bahnlinie die Arena anfährt. Und selbst bei Nutzung derselben Örtlichkeit, wie dem Messegelände in Riem, ist eine jede Großveranstaltung separat und differenziert zu betrachten. Für Großkonzerte ist durch den/die Veranstalter\*in ein komplett anderes Verkehrs- und Sicherheitskonzept zu entwickeln als für eine Großmesse wie die bauma.

Ein Veranstaltungs-Mobilitätskonzept wird es daher immer nur auf eine konkrete Veranstaltung bezogen geben können. Erfahrungswerte und Beobachtungen dienen dazu, dass das Konzept im Nachhinein von der Veranstalter\*in evaluiert wird und gegebenenfalls in Absprache mit den Sicherheitsbehörden Anpassungen für künftige Jahre erfolgen.

Das oben genannte Regelwerk der FGSV ist sehr ausführlich und hauptsächlich für Großveranstaltungen anwendbar. Wir halten es daher für richtig, dass dem Mobilitätsreferat der Auftrag erteilt wird, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, in Anlehnung an das Regelwerk eine gekürzte Zusammenfassung bzw. einen Leitfaden für München zu erstellen, welche Punkte im Hinblick eines Verkehrskonzeptes zu beachten sind. Diese Version soll vor allem kleineren und mittelgroßen Veranstalter\*innen Unterstützung bei der Erstellung ihres Verkehrskonzeptes bieten. Für Großveranstaltungen wird aber weiterhin das ausführliche Regelwerk der Standard bleiben.

Die Bezirksausschüsse 02, 06 und 08, sowie der Behindertenbeirat und der Seniorenbeirat haben einen Abdruck dieser Vorlage mit der Bitte um Stellungnahme erhalten (siehe Anlagen 4 – 8).

Die Beschlussvorlage ist mit dem Kreisverwaltungsreferat (Anlage 9) abgestimmt.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und die Verwaltungsbeirätin für den Bereich Veranstaltungen, Frau Stadträtin Anja Berger, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Der Korreferent des Mobilitätsreferats, Herr Stadtrat Schuster, und die Verwaltungsbeiräte der Geschäftsbereiche 1 und 2 des Mobilitätsreferats, Herr Stadtrat Pretzl und Herr Stadtrat Hammer, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

## **II. Antrag der Referenten**

1. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, das bestehende Konzept hinsichtlich Querung der Festwiese während des Auf- und Abbaus fortzuschreiben. Die Aufbauzeit wird um 14 Tage und die Abbauzeit um sieben Tage verlängert. Die Radlfurt wird künftig entsprechend den unter Ziffer 4.3.2 im Vortrag dargelegten Maßgaben eingerichtet.
2. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird zusammen mit dem Mobilitätsreferat und anderen Beteiligten (MVG, KVR) alle unter Ziffer 3 beschriebenen bestehenden

Maßnahmen und Regelungen kontinuierlich fortschreiben. Dabei sollen die an die Theresienwiese angrenzenden Bezirksausschüsse 2, 6 und 8 weiterhin mit eingebunden werden.

3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, den relevanten Verkehrsunternehmen und der Münchner Tourismuswirtschaft im Laufe des Jahres 2024 zu analysieren, welche übergreifenden Mobilitätsangebote und Kommunikationsmaßnahmen für Besucher\*innen bereits existieren, welche neu zu entwickeln sind und welche Partner und Ressourcen hierfür benötigt werden. Im Ergebnis soll ein für alle München-Besucher\*innen übergreifendes Mobilitätskonzept mit einer begleitenden Kommunikationsstrategie erarbeitet und dem Stadtrat vorgelegt werden.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zusammen mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, in Anlehnung an das Regelwerk „Empfehlungen zum Verkehrs- und Crowdmanagement für Veranstaltungen“ einen Leitfaden für München (gekürzte Version) zu erstellen, welche Punkte im Hinblick auf ein Mobilitätskonzept bei der Planung und der Durchführung zu beachten sind.
5. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00665 der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste und der Stadtratsfraktion SPD/Volt vom 13.11.2020 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05312 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/Rosa Liste „München besuchen geschieht mobil 1 – Konzept für Umweltverträgliches Reisen“ vom 03.05.2019 ist hiermit aufgegriffen. Einer Fristverlängerung bis zum 31.12.2024 wird zugestimmt.
7. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss** nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

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

Clemens Baumgärtner  
Berufsm. StR

Der Referent

Georg Dunkel  
Berufsm. StR

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über Stadtratsprotokolle (D-II/IV-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

**V. Wv. RAW-GB4-6-FB6**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

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

2. an das Kreisverwaltungsreferat

an das Mobilitätsreferat

an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

z.K.

Am