

Telefon: 233 - 39820
Telefax: 233 - 989 39820

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2-212

IAA Mobility 2023 – Weiteres Vorgehen Blue Lane

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 08555

Anlagen:

1. Stellungnahme des RAW
2. Stellungnahme VDA und Messe München GmbH

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 15.02.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten.....	2
1. Anlass.....	2
2. Blue Lane 2021 – Allgemeine Erkenntnisse und Erwägungen im Planungsprozess. 2	
2.1. Beschilderung – Rechtslage.....	2
2.2. Ahndung von Verstößen.....	3
2.3. Erwägungen im Planungsprozess.....	4
3. Blue Lane 2021: Erfahrungen und Erkenntnisse im Praxisbetrieb.....	5
3.1. Erfahrungen Blue Lane Road Stadtgebiet.....	5
3.2. Erfahrungen Blue Lane Road Autobahn.....	6
3.3. Ressourceneinsatz.....	7
3.4. Bewertung der Beteiligten.....	8
4. Zusammenfassung und Fazit des Mobilitätsreferats.....	9
5. Beschluss und Vertragslage zur Blue Lane.....	10
6. Ausblick.....	12
7. Abstimmung Referate.....	13
8. Beteiligung der Bezirksausschüsse.....	15
II. Antrag des Referenten.....	16
III. Beschluss.....	16

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, um Planungssicherheit für die nächste IAA Mobility im September 2023 zu erhalten.

1. Anlass

Die Landeshauptstadt München (LHM) war vom 6. bis 12. September 2021 erstmals Standort der IAA Mobility. Zur Vernetzung der IAA Mobility-Veranstaltungsorte „Summit“ auf dem Messegelände und „Open Space“ in der Münchner Innenstadt war als multimodale Transferachse eine sogenannte Blue Lane vorgesehen. Die Blue Lane war Bestandteil der Ausschreibung des VDA und somit der Bewerbung der LHM. Der Stadtrat hat am 05.05.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02947) die konkrete Ausgestaltung für 2021 beschlossen: Die sogenannte Blue Lane Road wurde im Bereich der Autobahn A 94 zwischen der Anschlussstelle Am Moosfeld und der Stadtgrenze, sowie im weiterführenden Verlauf im Stadtgebiet bis zum Mittleren Ring bzw. in stadtauswärtiger Richtung umgekehrt, im Rahmen eines Verkehrsversuchs als Sonderfahrstreifen für bestimmte Nutzergruppen eingerichtet.

Mit dieser Beschlussvorlage wird von den Erfahrungen der erstmalig durchgeführten Blue Lane Road als Sonderfahrstreifen berichtet, ein Ausblick zu weiteren Aktivitäten bzgl. derartiger Sonderfahrstreifen gegeben und ein Vorschlag bzgl. der Blue Lane bei der IAA Mobility 2023 gemacht.

2. Blue Lane 2021 - Allgemeine Erkenntnisse und Erwägungen im Planungsprozess

Bei der IAA Mobility 2021 wurde in München erstmals ein als Umweltspur vorgesehener Sonderfahrstreifen (Blue Lane Road) für die Nutzung durch Shuttle- und Linienbusse, Elektrofahrzeuge inkl. Taxis und mehrfach besetzte Kraftfahrzeuge umgesetzt. Nachfolgend werden die Erfahrungen aus dem Planungsprozess bis hin zur Umsetzung und der Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmer*innen dargestellt.

2.1. Beschilderung – Rechtslage

Die StVO lässt eine Freigabemöglichkeit für mehrfach besetzte Personenkraftwagen nicht in Kombination mit einem Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 StVO) zu. Eine solche sog. Positivbeschilderung oder gar ein gesondertes neues Verkehrszeichen für „Umweltspuren“ ist rechtlich nicht zulässig. Deshalb wurde auf eine sog. Negativbeschilderung mit einem Verbotsschild (Zeichen 250 StVO) mit Freigabe für die o.g. Nutzergruppen zurückgegriffen.

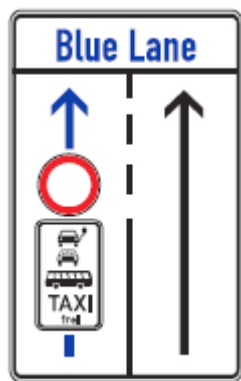


Abb. 1: Vorlage für
Beschilderung
Quelle: Beschilderungsplan - MOR
GB2.2112



Abb. 2: Statische Beschilderung am
Übergang ins Stadtgebiet
Quelle: MOR-GB2.212

Die Beschilderung (Sperrbeschilderung mit Freigabe durch Zusatzzeichen) wurde in Abstimmung mit den Aufsichtsbehörden (Regierung von Oberbayern, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration) gewählt. Einerseits wurde damit den bestehenden Regelungen in der StVO bestmöglich Rechnung getragen und andererseits erfolgte dadurch eine einheitliche Beschilderung der Blue Lane im Stadtgebiet und auf der Autobahn, wo ebenfalls mit der Negativbeschilderung gearbeitet wurde.

Um die Sonderfahrspur StVO-konform zu beschildern und zu kennzeichnen, wäre eine sog. Überkopfbeschilderung erforderlich, damit für die Verkehrsteilnehmer*innen zweifelsfrei klar ist, dass sich die angezeigte Beschilderung nur auf die Sonderfahrspur bezieht bzw. was für die jeweiligen Fahrspuren gilt. Aufgrund der beengten Verhältnisse war eine Überkopfbeschilderung im Stadtgebiet jedoch nicht möglich. Für die Sonderfahrspur auf der Autobahn A 94 wurde auf eine solche Überkopfbeschilderung des als Blue Lane freigegebenen Seitenstreifens zurückgegriffen. Dies war dort möglich, da im Bereich der Autobahn ausreichend Platz vorhanden waren.

Die Beschilderung erfolgte im Stadtgebiet als statische Beschilderung am Fahrbahnrand. Auf der Autobahn konnte die durch die Platzverhältnisse mögliche Überkopfbeschilderung als digitale Beschilderung umgesetzt werden.

2.2. Ahndung von Verstößen

Die unberechtigte Nutzung des Sonderfahrstreifens kann nur mit der angesprochenen Überkopfbeschilderung geahndet werden. Unabhängig davon, dass bei neuen Verkehrsregelungen hinsichtlich der Überwachung und Sanktionierung generell ein

gewisser Kulanzzeitraum eingeräumt wird, war im Stadtgebiet daher auch aus rechtlichen Gründen keine Sanktionierung möglich.

Zwar haben die Regierung von Oberbayern als Rechtsaufsichtsbehörde und auch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration als oberste Straßenverkehrsbehörde zugesichert, dass sie die nicht StVO-konforme Beschilderung im Stadtgebiet tolerieren; das Polizeipräsidium München hat jedoch darauf hingewiesen, dass es aufgrund der Sachlage keine Handhabe für die Ahndung von Verstößen gebe. Dies hat das Polizeipräsidium auch über die Presse kommuniziert.

2.3. Erwägungen im Planungsprozess

Für die Realisierung der Blue Lane Road für Fahrzeuge mit E-Antrieb und Verbrennungsmotoren mit Mehrfachbesetzung wurden im Vorfeld eine Reihe von Überlegungen angestellt.

Zur Unterstützung der Planungen, insbesondere der Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen wurde vom Referat für Arbeit und Wirtschaft in Abstimmung mit den Fachbehörden ein Ingenieurbüro beauftragt. Das erstellte Gutachten, sowie Vorschläge für die Umsetzung einer Blue Lane in 2021 wurden dem Stadtrat mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02947 am 05.05.2021 vorgestellt.

Innerhalb des Mittleren Rings wurde 2021 keine Sonderfahrspur umgesetzt, da dafür laut dem erstellten Gutachten aufwändige auch bauliche Änderungen hätten erfolgen müssen und dies allein aus Zeitgründen nicht mehr möglich war. Zudem wurden höhere Risiken für die Verkehrssicherheit gesehen, da Richtung Innenstadt das Fuß- und Radverkehrsaufkommen steigt und gleichzeitig die Flächenknappheit zunimmt.

Seitens des Mobilitätsreferats lag der Fokus bei den Abwägungen im Planungsprozess insbesondere auf der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen.

In dem Zusammenhang wurden vom Mobilitätsreferat vor allem die Rechtsabbiegebeziehungen von der normalen Fahrspur kritisch gesehen, da hierbei zunächst die Sonderfahrspur zu queren und damit ein Einfädelvorgang (höheres Risiko wegen höherer Geschwindigkeiten auf der freieren Blue Lane) notwendig ist und letztlich mit dem anschließenden Rechtsabbiegen mit Beachtung des Fuß- und Radverkehrs eine insgesamt sehr komplexe Situation entsteht.

Da die Realisierung der Sonderfahrspur als Experiment/ Pilotversuch deklariert wurde und im Stadtgebiet den kurzen Abschnitt zwischen der Stadtgrenze und dem Mittleren Ring umfasste, hat man dieses Risiko – unter sehr enger Beobachtung mit der Option des Abbruchs des Versuchs – in Kauf genommen.

Daneben ging es um den großen Unterschied der gefahrenen Geschwindigkeiten auf den verschiedenen Spuren (Prämisse: Die Fahrzeugführer verstehen bzw. befolgen die Beschilderung zur Sonderfahrspur und somit die Aufteilung der Fahrzeuge). Während auf der privilegierten Spur (Blue Lane Road) vergleichsweise wenig Fahrzeuge hindernisfrei mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahren können, fällt die Fahrgeschwindigkeit auf den Fahrspuren für die nicht privilegierten Fahrzeuge teils deutlich geringer aus. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Fahrspuren begründet zum einen den Anreiz zur Nutzung der Blue Lane, stellt aber auch ein erhebliches Verkehrssicherheitsrisiko dar.

Die Blue Lane Road in Richtung stadteinwärts auch ab dem Mittleren Ring weiter zu führen, konnte vom Mobilitätsreferat dagegen aus Verkehrssicherheitsgründen nicht befürwortet werden. Die von verschiedenen Interessenvertretungen gewünschte Weiterführung in Richtung Innenstadt (zu den im Stadtgebiet befindlichen Veranstaltungsorten des Open Space) wurde aufgrund der vielen signalisierten Knotenpunkte und Abbiegebeziehungen auf der Strecke mit steigendem Aufkommen von Fuß- und Radverkehr sowie der fehlenden Bekanntheit dieses neuen Elements im Straßenverkehr als zu risikoreich eingeschätzt. Zudem wären hier einige aufwändige bauliche Anpassungen notwendig gewesen.

Dies wurde auch im Gutachten des Ingenieurbüros bestätigt. Darin heißt es, dass es prinzipiell möglich wäre, die Blue Lane Road weiterzuführen, aber dass sie – abgesehen von den erwähnten Sicherheitsrisiken an Knotenpunkten – zwischendurch mehrere Male enden und an anderer Stelle wieder starten bzw. ihre Lage auf der Straße ändern müsse. Die Sonderspur müsste also unterbrochen werden und würde von der rechten Fahrspur auf die linke Spur und wieder zurück wechseln müssen.

Als Problem wurde von dem Ingenieurbüro gesehen, dass eine solche Spurführung nicht nur von den berechtigten Fahrzeugführern beachtet werden müsste, sondern auch von den vielen anderen Fahrzeugen, die nicht auf dieser Sonderspur fahren dürfen. Es wäre ihnen nicht möglich, auf ihrer nicht privilegierten Spur zu bleiben – sie müssten sämtliche Fahrspurwechsel mitmachen, um nicht illegal auf der falschen Spur zu fahren. Es lässt sich nachvollziehen, welches kollektive Gesamtmaß an Aufmerksamkeit, Rücksichtnahme und vorausschauender Fahrweise erforderlich ist, wenn ein hoher Anteil der Fahrzeuge mehrfach die Fahrspur wechseln würde, um es einem weitaus geringeren Anteil zu ermöglichen, auf umgekehrte Weise dasselbe zu tun.

Das Gutachten hielt noch mehr für erforderlich: Durch den Umstand, dass während der Gesamtdauer der IAA Mobility sämtliche Autobahnzufahrten auf der A94 gesperrt waren, um den Seitenstreifen auf der Autobahn als Blue Lane Road nutzen zu können, wurde prognostiziert, dass die seitlichen Parallelstraßen zur Autobahn außergewöhnlich stark frequentiert sein werden, was dazu führen würde, dass zwei unsignalisierte Kreuzungen (eine nördlich der Autobahn, eine südlich der Autobahn) derart vom Ausweichverkehr frequentiert würden, dass der Verkehr aus der Nebenrichtung Mühe haben würde, in die Kreuzung einzufahren.

Seitens des Ingenieurbüros wurde prognostiziert, dass der in beiden Seiten von der A94 abfahrende Verkehr (Abfahren blieb erlaubt) sich an diesen Kreuzungen so stark stauen würde, dass sich die Staus bis auf die Autobahn fortsetzen würden. Um dies zu verhindern, hatten die Gutachter vorgeschlagen, beide Kreuzungen für die Dauer der IAA Mobility (6 Tage) mit Signalanlagen auszustatten.

3. Blue Lane 2021: Erfahrungen und Erkenntnisse im Praxisbetrieb

3.1. Erfahrungen Blue Lane Road Stadtgebiet

Nach Einrichtung der Sonderfahrspur wurden keine außergewöhnlichen Staus durch Verkehrsüberlastung auf der Blue Lane Road im Stadtgebiet registriert; der Anteil der Fahrzeugmengen auf der Blue Lane Road gegenüber der Normalspur blieb im Tagesverlauf konstant.

Bei den getätigten Verkehrserhebungen (am 09.09. und am 12.09.) hatte die Blue Lane Road in der Prinzregentenstraße einen Anteil von 31 % bzw. 27 % am Verkehrsaufkommen stadteinwärts für beide Fahrspuren; in der Einsteinstraße betrug der Verkehrsanteil der Blue Lane Road 40 % bzw. 31 %.

Die Anzahl der nichtberechtigten Nutzer*innen auf der Blue Lane Road war höher als die Anzahl der berechtigten Verkehrsteilnehmer*innen. So waren beispielsweise in der Prinzregentenstraße an den Erhebungstagen nur 38 % bzw. 36 % der Fahrzeuge auf der Blue Lane Road berechtigt, diese zu nutzen. Auf der Einsteinstraße waren es gar nur 18 % bzw. 24 %. Eigentlich berechnete Fahrzeugführer*innen nutzten die Sonderfahrspur wohl aus Unkenntnis oder fehlendem Verständnis dieser neuen Regelung nicht; Unberechtigte dagegen nutzten sie neben Unkenntnis wohl auch durch bewusstes Ignorieren der Verkehrsregelung; mutmaßlich im Wissen um ausbleibende Sanktionen.

Die Sperrung der Autobahnauffahrten löste Stauungen und ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Umleitungsstrecke aus. Dadurch wurden auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München zusätzliche Emissionen verursacht.

Die Beschwerden und Hinweise, die vor, während und nach der IAA Mobility im Mobilitätsreferat eingingen, bezogen sich zum Großteil nicht auf die Sonderfahrspur selbst, sondern auf den durch die Sperrung der Autobahnauffahrten verursachten Umleitungsverkehr.

In diesem Zusammenhang erwies sich der (private von der Messe München engagierte) Sicherheitsdienst an Absperrungen, der auf die geänderten Verkehrsführungen aufmerksam machte und illegale Auffahrten auf die Autobahn bis auf wenige Ausnahmen verhindern konnte, als äußerst wichtig.

Aufgrund der kurzen Dauer von 6 Tagen konnte kein Gewöhnungseffekt für die Blue Lane Road und die damit verbundenen Einschränkungen und Sperrungen erfolgen. Ein Nutzen war hauptsächlich für Messeteilnehmer*innen (über 7.000 Probefahrten) gegeben, da so trotz der zahlreichen Fehlnutzungen ein (wenn auch eher geringfügig) schnellerer Weg in die Innenstadt ermöglicht wurde. Für den übrigen MIV und auch für Taxis war kein Mehrwert erkennbar.

3.2. Erfahrungen Blue Lane Road Autobahn

Die Zuständigkeit für die Blue Lane auf der A 94 lag bei der Autobahn GmbH des Bundes. Insofern erfolgte auch von deren Seite eine Evaluation. Die Autobahn GmbH teilt uns hierzu Folgendes mit:

Abgesehen von Protesten verlief der Betrieb auf der Autobahn störungsfrei. Im Unterschied zum Stadtgebiet wurde auf der A 94 durch die Blue Lane auf dem Seitenstreifen eine zusätzliche Fahrspur gewonnen; zudem war dort eine Überkopfbeschilderung umsetzbar.

Obwohl die IAA Mobility 2021 zusätzliche Fahrten auf der A 94 erzeugte, waren die Verkehrszahlen vergleichbar mit den Werten der Vor- und Folgewoche. Dies lag daran,

dass sich Teile des gewöhnlichen Verkehrs aufgrund der gesperrten Autobahnauffahrten auf die ausgewiesenen Umleitungsstrecken verlagerten.

Während der IAA Mobility 2021 wurden insgesamt 12.118 Fahrten von Kraftfahrzeugen auf der Blue Lane Road Autobahn verzeichnet. Ein Großteil der Fahrten entfiel dabei auf Testfahrten der IAA Mobility-Aussteller. Die Verkehrsbelastung stadtauswärts war dabei stets höher als stadteinwärts. Dabei nahm stadteinwärts die Verkehrsbelastung im Tagesverlauf kontinuierlich zu, während sich stadtauswärts um 12:00 Uhr und um 17:00 Uhr die Verkehrsspitzen herausbildeten.

Doch auch hier wurde die Blue Lane Road nicht so intensiv genutzt, wie prognostiziert. So fuhren dort nur halb so viele Fahrzeuge wie erwartet. Ebenso wie im Stadtgebiet sind die Gründe hierfür darin zu sehen, dass die Beschilderung und die Funktionsweise der Sonderfahrspur sich nicht allen Verkehrsteilnehmer*innen erschlossen hat. Da die Verkehrsbelastung auf der A 94 nicht überdurchschnittlich war und durch die Blue Lane Road sogar noch ein zusätzlicher Fahrstreifen gewonnen wurde, hat sich für die eigentlich nutzungsberechtigten Fahrzeuge auch kein signifikanter zeitlicher Vorteil durch Nutzung der Sonderfahrspur ergeben.

Die Verkehrserhebungen (vom 09.09.2021 und 11.09.2021) haben ergeben, dass stadteinwärts nur 10 % bzw. 29 % die Blue Lane Road genutzt haben, davon wiederum waren 43 % bzw. 48 % berechtigt. Pkw mit drei Insassen hatten dabei nur einen Anteil von 1 % bzw. 5 %. Stadtauswärts nutzten nur 7 % bzw. 18 % die Blue Lane Road, davon waren 50 % bzw. 54 % berechtigt. Auch hier hatten Pkw mit drei Insassen lediglich einen Anteil von 1 % bzw. 6 %.

3.3. Ressourceneinsatz

Die Umsetzung der Blue Lane Road in sehr kurzer Zeit war nur durch eine konstruktive und intensive Zusammenarbeit von mehreren Organisationen und Behörden bei der Vorbereitung und während der IAA Mobility möglich. Neben der Bindung von Personalressourcen fielen auch Sachkosten im sechsstelligen Bereich an, welche die LHM erstattet bekommen hat.

Zur Planung und Durchführung der Blue Lane waren zahlreiche Mitarbeiter*innen aus dem gesamten Mobilitätsreferat erforderlich. Insbesondere im Geschäftsbereich 2.2 Verkehrsmanagement haben Mitarbeiter*innen auf Arbeits- und Führungsebene zunächst über mehrere Monate hinweg an regelmäßigen und zeitintensiven Terminen (mit entsprechender Vor- und Nachbereitung) teilgenommen und schließlich intensiv über mehrere Tage hinweg kurz vor und während der IAA Mobility ausschließlich mit der Blue Lane beschäftigt. Auch im Nachgang hat die Bearbeitung von Beschwerden oder Hinweisen aus der Bevölkerung Kapazitäten gebunden.

Dies führte dazu, dass zahlreiche andere Aufgaben, die im Gegensatz zur Einrichtung einer Sonderfahrspur für ein Großereignis, zu den Pflichtaufgaben einer Straßenverkehrsbehörde zählen, nicht fristgerecht, zeitverzögert und/oder nicht in der erforderlichen Qualität erledigt werden konnten. Ohne eine entsprechende Priorisierung

wäre die Umsetzung der Blue Lane mit den vorhandenen Kapazitäten nicht möglich gewesen.

Die Kosten für eine gutachterliche verkehrsplanerische und -technische Untersuchung, sowie die Bezuschussung durch den Freistaat wurden dem Stadtrat im Rahmen des jährlichen Stadtratsberichts über Kosten für Gutachten, Beratung und Moderation in nichtöffentlicher Sitzung am 12.10.2021 (Vorlage Nr. 20-26 / 04138) und am 13.12.2021 (Vorlage Nr. 20-26 / 08087) bekannt gegeben.

Für die Markierungen, Beschilderungen und Errichtung von provisorischen Ampelanlagen sind Kosten in Höhe von rund 145.000 € angefallen. Die angefallenen Kosten wurden in voller Höhe vom Veranstalter, Autobahn GmbH und Freistaat übernommen bzw. von der LHM eingereicht und von Vorgenannten erstattet.

3.4. Bewertung der Beteiligten

In einem ersten Erfahrungsaustausch am 24.11.2021 haben die Beteiligten ihre jeweiligen Erkenntnisse und Einschätzungen vorgetragen. Im Folgenden werden nun die Kernaspekte der Beteiligten zusammengefasst:

Für das **Polizeipräsidium München** war die Blue Lane aufgrund der Gesamteinsatzlage von untergeordneter Bedeutung, sodass eine gezielte Überwachung oder Beobachtung kaum möglich war. Es konnte sich nur auf die Beseitigung von Störungen konzentriert werden. Somit gab es auch kaum Kontrollen, nachdem etwaige Ahndungen schon im Vorfeld ausgeschlossen wurden.

Auf der Blue Lane Road wurden insgesamt nur zwei Unfälle registriert, die aber ohne größere Auswirkungen waren; hingegen waren Störungen auf der Umleitungsstrecke, insbesondere im Bereich Steinhausen, ein Problem.

Der **Verband der Automobilindustrie (VDA)** hat die Einrichtung der Blue Lane insgesamt trotz einiger Defizite als positiv empfunden. Es wurde von rund 7.500 Testfahrten berichtet, die aber nicht nur auf der Blue Lane stattfanden, da ein Teil der Fahrzeuge nicht über alternative Antriebe verfügte. Dazu waren 15 gut frequentierte Shuttle-Busse zwischen Messegelände und Innenstadt unter Nutzung der Blue Lane im Einsatz. Darüber hinaus waren zahlreiche Logistikkfahrten notwendig, da Probefahrten oftmals nicht am gleichen Ort begannen und endeten. Die Anzahl dieser Logistikkfahrten solle laut VDA bei der nächsten IAA Mobility verringert werden.

Der VDA hatte den Eindruck, dass die Beschilderung im Stadtgebiet nicht deutlich bzw. unverständlich gewesen sei. Eine Verbesserung könne laut VDA auch durch öffentliche Kommunikation erreicht werden. Zudem regte der VDA an, Fehlnutzungen zu sanktionieren.

Nach Schilderung des VDA waren verkehrsbedingte Stauungen zu beobachten, welche zu langen Fahrtzeiten zwischen den Open Spaces und dem Messegelände geführt hätten.

Die **Messe München** wies im Nachgang darauf hin, dass eine Beteiligung der betroffenen Gewerbetreibenden ebenso wichtig sei, wie die Beteiligung von betroffenen Anwohner*innen. Dies betraf insbesondere die Auswirkungen der Sperrungen der Autobahnauffahrten. Im Übrigen würde sich die Messe München für eine Positivbeschilderung der Blue Lane Road aussprechen, da diese besser zu vermitteln sei.

4. Zusammenfassung und Fazit des Mobilitätsreferats

Die Blue Lane Road war sowohl auf der Autobahn als auch im Stadtgebiet von hohen Fehlnutzungen geprägt. Dies lag neben der Unkenntnis der Beschilderung und der mangelnden Wahrnehmung auch an den ausgebliebenen Kontrollen und Ahndungen sowie an der kurzen Dauer der Durchführung, wodurch kein Gewöhnungs- oder Lerneffekt einsetzen konnte.

Obwohl eine einheitliche Beschilderung im Sinne der Straßenverkehrsordnung erfolgte, wurde die Beschilderung im Stadtgebiet und auf der Autobahn als unterschiedlich wahrgenommen. Dies lag insbesondere am optischen Unterschied zwischen der digitalen Überkopfbeschilderung auf der Autobahn und den statischen Schildertafeln am Fahrbahnrand im Stadtgebiet. Im städtischen Bereich wurden zudem einige Schilder aufgrund der Größe und Positionierung als schlechter sichtbar wahrgenommen.

Die im Rahmen der Planung befürchteten Verkehrssicherheitsprobleme durch die Komplexität bei Abbiegevorgängen sowie Rückstauungen in die Kreuzungsbereiche sind aufgrund der geringen Akzeptanz der Blue Lane nicht bzw. nur ansatzweise aufgetreten. Bei einer besseren Akzeptanz, die bei einer nochmaligen Umsetzung zweifelsfrei anzustreben wäre, würden sich wahrscheinlich auch die Konfliktsituationen und Risiken für die Verkehrssicherheit erhöhen.

Die Verkehrssicherheit sowie die Umweltbelastung für die Anwohnenden hat sich auch durch die signifikante Verkehrszunahme auf den als Umleitung für die gesperrten Autobahnauffahrten ausgeschilderten Routen verschlechtert.

Aufwand und Ertrag standen in keinem positiven Verhältnis: einem sehr hohen Aufwand (Personal, Sachmittel) stehen kaum belastbare Erkenntnisse zu einer Sonderfahrspur und insbesondere in dieser Umsetzungsform kein erkennbarer Nutzen für den allgemeinen MIV gegenüber. Ein künftig wie oben stehend geschilderter Aufwand wird als nicht sinnvoll und verhältnismäßig erachtet. Insbesondere da die Blue Lane Road im Rahmen der IAA Mobility insgesamt nur sechs Tage aktiv und somit kein nachhaltiger Effekt und kein Mehrwert im Sinne der Verkehrswende erkennbar ist.

Es wird von allen Beteiligten erheblicher Verbesserungsbedarf in vielen Bereichen (technische, organisatorische und rechtliche Optimierungen) gesehen, da in der Umsetzungsform von 2021 keine bzw. kaum positive verkehrliche Wirkungen erkennbar waren und die negativen Auswirkungen überwiegen.

Bzgl. des Abschnitts auf der Autobahn ist ein Modell mit einer Sperrung von Autobahnzufahrten nicht zukunftsfähig im Hinblick auf eine dauerhafte Einrichtung. Eine Neuauflage der Blue Lane Road auf der Autobahn erscheint aus Sicht des Mobilitätsreferats dann im Sinne der Verkehrswende zielführend, wenn die Führung der Sonderfahrspur nicht mehr auf dem Seitenstreifen erfolgt und so erneute Sperrungen der

Autobahnauffahrten und deren Auswirkungen verhindert werden können. Nur mit einem Fahrspurentfall auf der Autobahn – beispielsweise des linken Fahrstreifens, der dem Überholen dient – könnte auch dem Gedanken der Verkehrswende Rechnung getragen werden, da etwa durch die Blue Lane ein schnelleres Vorankommen entsteht und sich daraus wiederum ein Anreiz für E-Fahrzeuge oder eine Mehrfachbesetzung von Fahrzeugen ergibt, um die Sonderfahrspur nutzen zu können. Ein zusätzliches Angebot für den MIV auf den in die Stadt führenden Straßen läuft dagegen der Verkehrswende zuwider. Dies würde jedoch nach Auskunft der Autobahn GmbH weitergehende Untersuchungen und Planungen sowie ggf. bauliche Anpassungen erfordern.

Seitens der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, kommt eine Neuauflage der Blue Lane auf der Autobahn im Rahmen der IAA Mobility 2023 nur in Betracht, wenn dies im Einvernehmen mit der Landeshauptstadt München erfolgen würde. Aus Sicht des Mobilitätsreferats kann es für eine Umsetzung wie 2021 mit einer Sperrung der Zufahrten kein Einvernehmen geben.

Eine Neuauflage im Stadtgebiet würde in Anbetracht des Aufwands und der vorhandenen Personalressourcen zwangsläufig dazu führen, dass andere Aufgaben in den betroffenen Bereichen nicht erledigt werden können. Daraus können sich Risiken für die Verkehrssicherheit an anderer Stelle ergeben oder andere Verkehrswendeprojekte müssen zurückgestellt werden.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist eine Neuauflage der Blue Lane Road oder sogar eine Erweiterung bis in die Innenstadt aus Sicht des Mobilitätsreferats nicht zielführend und mit keinen verkehrlichen Vorteilen verbunden.

Das Mobilitätsreferat empfiehlt daher, im Rahmen der IAA Mobility 2023 auf eine Blue Lane Road mit Ausgestaltung wie 2021, d.h. im Stadtgebiet und auf der Autobahn, zu verzichten. Da im Hinblick auf den Aufwand keinerlei verhältnismäßiges Optimierungspotenzial vorhanden ist, scheiden auch die gutachterlich genannten Verbesserungsvorschläge (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02947 vom 05.05.2021) aus.

5. Beschluss- und Vertragslage zur Blue Lane

Zur Vertrags- und Beschlusslage teilt das Referat für Arbeit und Wirtschaft Folgendes mit:

Ende **November 2019** erfolgte die Einladung des VDA zur Bewerbung für die IAA Mobility mit neuem Konzept.

Mit der nichtöffentlichen Vorlage vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 18002) „Bewerbung der Messe München für die IAA – Munich Mobility Show ab 2021“ wurde der Stadtrat informiert über die Neuausrichtung der IAA mit den Bestandteilen Summit, Open Space und Blue Lane (Transfer), die Prüfung der Innenstadtplätze, die Zeitschiene der Bewerbung, sowie die Ausschreibung des VDA und die Bewerbung der Messe München g der Messe München GmbH unterstützt.

In der **nichtöffentlichen Vorlage vom 29.04.2020** (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 18418) „Open Spaces für die IAA ab 2021 in München“, wurde dem Stadtrat das Nutzungskonzept des Open Space samt Themenmatrix sowie das weitere Vorgehen beim Open Space dargestellt. Darüber hinaus war die Beschreibung der Blue Lane Bestandteil der Vorlage. Der Stadtrat hat der Prüfung der Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Transferachse und deren Ausgestaltung für nachhaltige Verkehrskonzepte und abgasfreie Antriebsformen zugestimmt. Darüber hinaus hat er beschlossen: „Für die IAA 2021 kann im Rahmen eines Pilotversuches auf einer geeigneten Straßen- und Wegeführung in die Innenstadt auf die Planung für die Blue-Lane, die ausschließlich von Shuttle-Bussen und Zero-Emission-Fahrzeugen mit mindestens zwei Fahrgästen genutzt werden darf, durch entsprechende Zusatzbeschilderung hingewiesen und diese so thematisch mit der IAA verknüpft werden. Eine tatsächliche Umsetzung ist frühestens 2023 vorgesehen. Dem Stadtrat werden 2022 die Ergebnisse der Voruntersuchung zur Entscheidung vorgelegt.“

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

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 05.05.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02947, „IAA Mobility 2021 – Einrichtung einer Blue Lane Straße“ als temporäre Umweltspur) wurden die Ergebnisse dem Stadtrat vorgelegt. Der Stadtrat hat u.a. folgendes beschlossen:

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

Der Vertrag liegt dem RAW nicht vor. Dazu führt die Messe München GmbH folgendes aus: „Bei dem Vertragswerk handelt es sich um eine Kooperationsvereinbarung zwischen der Messe München GmbH und dem Verband der Automobilindustrie. Darin enthalten sind Vereinbarungen zur Blue Lane, die auf den Stadtratsbeschlüssen aufbauen sowie eine gegenseitige Zusicherung über vertrauliche Behandlung (übliche Geheimhaltungsverpflichtung). Die Messe München ist in diesem Rahmen vertragliche

Verpflichtungen eingegangen, auch zur Blue Lane, und steht dem VDA gegenüber dadurch in der Pflicht.“GmbH. Der Vorlage lagen die Unterlagen bei. Die Blue Lane war somit Bestandteil der Ausschreibung und der Bewerbung. Der Stadtrat hat das neue Konzept begrüßt und die Bewerbung der MMG unterstützt.

Das Mobilitätsreferat ergänzt diese Einschätzungen wie folgt:

Die dargestellte Beschluss- und Vertragslage steht dem zuvor dargestellten fachlichen Fazit zur Blue Lane nach Auffassung des Mobilitätsreferats nicht entgegen. Der erteilte Auftrag an die Verwaltung war die erstmalige Einrichtung, sowie die Evaluierung und Weiterentwicklung einer Blue Lane. Dem wurde und wird mit der Durchführung im Rahmen der IAA Mobility 2021, sowie mit der erfolgten Evaluation und der geplanten Fortführung des Themas im Rahmen von Forschungsprojekten (siehe unten Punkt 5) Rechnung getragen.

Wie der gemeinsamen Stellungnahme des VDA und der Messe München GmbH (siehe Anlage) zu entnehmen ist, wird den Evaluierungen des MOR und der Autobahn GmbH für die in 2021 gewählte Umsetzung in den grundsätzlichen Eckpunkten zugestimmt. Die IAA Mobility kann auch aus Sicht des Mobilitätsreferates durchaus als Startschuss für diese Verkehrsmaßnahme gesehen werden. Der in der Stellungnahme erwähnten Anregung einer längeren Umsetzungsdauer einer Blue Lane wird das Mobilitätsreferat in Forschungsprojekten wie z.B. TEMPUS und Folgeprojekten Rechnung tragen (vgl. nächstes Kapitel).

Der VDA und Messe München GmbH schlagen in ihrer Stellungnahme zudem vor, dass die IAA Mobility im Jahr 2023 genutzt wird, um einen Zwischenstand der Planungen und Konzepte national wie international vorzustellen. Dem kommt das Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit den Beteiligten gerne nach. Möglichkeiten bieten z.B. die Aktivitäten des Projekts TEMPUS auf dem Messegelände oder auch Sessions beim Open Space und dem Mobilitätskongress der Landeshauptstadt München.

Der VDA und die Messe München GmbH werben außerdem dafür, dass das Jahr 2023 und die Folgejahre, mit Blick auf die IAA Mobility 2025, genutzt werden, um weiter an einer Umsetzung einer Umweltspur zu arbeiten. Die intensive Weiterverfolgung der Maßnahme inklusive Umsetzung ist auch Ziel des Mobilitätsreferates, v.a. im Forschungsprojekt TEMPUS und angestrebten Folgeprojekten. Die von VDA und Messe München GmbH angebotene Unterstützung nimmt das Mobilitätsreferat gerne an und teilt die in der Stellungnahme dargelegte Wahrnehmung einer konstruktiven und partnerschaftlichen Zusammenarbeit.

6. Ausblick

Im Rahmen des Forschungsprojekts TEMPUS (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01980 vom 16.12.2020) erarbeitet das Mobilitätsreferat derzeit zusammen mit einem Ingenieurbüro eine ergebnisoffene verkehrstechnische Untersuchung, die allgemein die Potentiale von HOV-Lanes für München aufzeigen soll. Bislang gibt es im Rahmen von TEMPUS keine konkreten Pilotprojekte in praktischer Ausführung. Im Anschluss an das Projekt TEMPUS, das bislang bis Ende Juli 2023 mit Option auf Verlängerung läuft, könnte dann in

Abhängigkeit von den Untersuchungsergebnissen ein Pilotprojekt, z.B. auch auf der Strecke von der Messe Richtung Innenstadt umgesetzt werden. Dies sollte allerdings nachhaltig und zukunftsfähig sein.

Mit einer erneut konstruktiven Zusammenarbeit von allen Beteiligten sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um 2025 eine nachhaltige, zukunftsfähige Umweltpur auf die Straße zu bringen. Dabei ist wie bereits oben erwähnt ein längerer Zeitraum als nur zu den IAA-Veranstaltungstagen anzustreben. Gleichwohl könnte diese Umweltpur in den Ablauf der IAA Mobility integriert und entsprechend beworben werden. Das Mobilitätsreferat wird sich aktiv in diesen Prozess einbringen.

Ziel einer HOV-Lane ist unter anderem die Reduzierung des MIV durch Erhöhung des Besetzungsgrads und somit die effizientere Nutzung des Verkehrsraums. Zusätzlich soll dadurch eine Reduktion der Emissionen erreicht werden. Daneben soll der ÖPNV, in diesem Fall der Linienbusverkehr, attraktiv und zuverlässig gestaltet werden und neue Umstiegspunkte und Verbindungen geschaffen werden.

Wichtig ist dabei, dass durch eine rechtssichere Beschilderung eine effektive Überwachung und Ahndung sichergestellt sind. Zudem muss für einen Pilotversuch ein Zeitraum von mindestens einem Jahr eingeplant werden, damit ein Gewöhnungseffekt entsteht und sich die neue Einrichtung etablieren kann. Bei der Planung eines Pilotversuchs ist im Vorfeld auch zu bedenken, dass bauliche und signaltechnische Anpassungen erforderlich werden könnten.

Im Zuge der Untersuchungen zur 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07741 vom 26.10.2022) wurde dem Thema grundsätzlich Potential für Verbesserungen der Luftreinhaltung und der Verkehrswende zuerkannt, jedoch weiterer Untersuchungsbedarf gesehen. Als Maßnahme wurden daher die Untersuchungen im Rahmen des Projekts TEMPUS sowie darauf aufbauend „HOV Lanes und Umweltverbundspuren – Machbarkeitsuntersuchung / Planung Pilotversuche“ in den Luftreinhalteplan aufgenommen.

Um das Projekt HOV-Lanes und Umweltpuren als Daueraufgabe fortführen zu können, ist die Schaffung der entsprechenden Kapazitäten eine Grundvoraussetzung. Der im Rahmen des Klimabudgets beantragten Entfristung der mit dem Förderprojekt TEMPUS geschaffenen Stellen für das Thema Umweltpuren/HOV-Lanes wurde bedauerlicherweise nicht zugestimmt.

7. Abstimmung Referate

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) nimmt die Beschlussvorlage zur Kenntnis und führt in seiner Stellungnahme Folgendes aus:

„Das RAW weist darauf hin, dass die Blue Lane in ihrer Ausgestaltung als Teststrecke Bestandteil der Ausschreibung des VDA und folglich auch der Bewerbung der LHM war. Diese hat der Stadtrat ebenso beschlossen, wie die Zurverfügungstellung der Plätze im öffentlichen Raum, des Open Space. Die LHM hat den Zuschlag nicht zuletzt aufgrund

der Zusagen zur Blue Lane und dem Open Space bekommen. Insofern besteht eine Bindung bzw. Verpflichtung.

Mittlerweile hat der Stadtrat die Zusagen für den Open Space modifiziert und anstelle des Platzes vor der Feldherrnhalle und Teilen des Königsplatzes die (technisch und politisch schwierige) Ludwigstraße zur Verfügung gestellt. Zudem wird die bevorstehende Begrünung des Max-Joseph-Platz diskutiert, auf dem BMW mit einem vielbeachteten Pavillion an der IAA Mobility 2021 teilgenommen hat. Inwieweit dieser Platz dann noch für die IAA Mobility genutzt werden kann, ist offen. Ebenso offen bleibt mit dieser Vorlage, ob eine Blue Lane 2025 im Rahmen des Projektes Tempus realisiert werden kann.

Das RAW weist daher erneut darauf hin, dass die Gesamtheit dieser Entscheidungen der LHM über die Fachwelt hinaus wahrgenommen werden und negative Folgen für die Reputation der LHM als Standort haben können.“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Die Umgestaltung des Max-Joseph-Platzes wird in einer eigenen Vorlage behandelt. Nach Zustimmung des Stadtrats zu diesem Konzept wird das Baureferat im Rahmen der Planung Abstimmungen mit den Spartenträgern und den Anliegern vornehmen. Dabei wird auch untersucht, wie die Interimgestaltung mit der Nutzung des Bereiches im Rahmen der IAA Mobility vereinbart werden kann. Die MMG hat nach Erhalt des Zuschlages einen Vertrag mit dem VDA für die IAA 2021, 2023 und 2025 abgeschlossen, der als Veranstaltungsort u. a. auch den Max-Joseph-Platz beinhaltet. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft kann dem Stadtrat vor diesem Hintergrund und dem Ausschluss des Platzes vor der Feldherrnhalle für 2023 gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 29.06.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06038) nicht dazu raten, auch den Max-Joseph-Platz dieser Nutzung zu entziehen. Das Veranstaltungskonzept mit den konkreten Orten wird dem Stadtrat gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 29.06.2022 zur Kenntnisnahme vorgelegt werden. Das Baureferat wird im Rahmen der Planung untersuchen und mit den Veranstaltern ein gemeinsames Procedere abstimmen, wie der Max-Joseph-Platz unter Aufrechterhaltung als Veranstaltungsort für die IAA trotzdem zeitnah umgebaut werden kann. So könnte ggf. ein Teil der Platzfläche vor dem Aufbau zur IAA im September 2025 und der andere Teil nach Abbau der IAA bis 2026 umgebaut werden. Für den genannten Zeitplan ist eine Genehmigung des Konzepts im Rahmen des Beschlusses Anfang 2023 notwendig. Das Ergebnis der Abstimmungen wird dem Stadtrat mit der Projektgenehmigung Mitte 2024 vorgelegt.

Der zeitliche und räumliche Umgang mit weiteren Veranstaltungen wie z. B. der Oper für Alle oder dem Trachten- und Schützenzug wird im Abstimmungsprozess zur Interimgestaltung aufgegriffen und Lösungen am Ort oder ggf. an alternativen Standorten aufgezeigt.

Mit dieser Beschlussvorlage ergeht der Auftrag zur Prüfung zur Umsetzung eines Pilotversuchs zu einer HOV-Lane. Bei entsprechender Unterstützung und einer konstruktiven Zusammenarbeit wie bereits 2021 erachten wir eine Realisierung als möglich. Die Vorlage bekundet in oben stehenden Ausführungen die Absicht, das Projekt weiter zu verfolgen und in deutlich optimierter Form 2025 umzusetzen.

Die Beschlussvorlage wurde mit dem Polizeipräsidium München und der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern abgestimmt. Die Beschlussvorlage wurde zudem dem VDA und der Messe München zugeleitet. Deren gemeinsame Stellungnahme liegt als Anlage 1 bei. Die im Schreiben genannten Hinweise, welche direkt im Text dieser Beschlussvorlage ergänzt wurden, wurden übernommen.

Das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

8. Beteiligung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat stimmt dem Vorschlag, im Jahre 2023 im Rahmen der IAA Mobility innerhalb der Stadtgrenze keine straßenverkehrsrechtlich angeordnete Blue Lane umzusetzen, zu.
2. Der Stadtrat beauftragt das Mobilitätsreferat damit für eine etwaige Blue Lane auf der Autobahn, mit der Sperrungen von Zufahrten verbunden wären, nicht zuzustimmen.
3. Das Mobilitätsreferat prüft auf Basis von Untersuchungen im Rahmen des Projekts TEMPUS – sofern die dafür notwendigen Kapazitäten gesichert sind – ob im Zuge der IAA Mobility 2025 ein Pilotversuch einer HOV-Lane im Stadtgebiet möglich ist.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
4. An das Baureferat
5. An das Mobilitätsreferat – GB1
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
6. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2-212

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen