

Entscheidung über die Durchführung der Cycling Days München

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07728

1 Anlage

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 14.12.2016 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Einleitung und Rückblick

Radfahren zählt in München zu den beliebtesten Freizeitbeschäftigungen der Bevölkerung. Eine Studie zur Sportentwicklung in München aus dem Jahr 2010 zeigt, dass Radfahren mit ca. 285.000 Sportaktiven weiterhin auf Platz eins der ausgeübten Aktivitäten rangiert. Untermauert wird dies in einer Studie vom Institut für Marktforschung (mifm München) auch für die Region München - die Studie ergab, dass 43% der Befragten in ihrer Freizeit regelmäßig Rad fahren.

Fahrradfahren wird immer mehr zu einer Ausprägung modernen „Lifestyles“, der verschiedenste Aspekte mit hoher und höchster gesellschaftlicher Akzeptanz, wie persönliche Fitness und Gesundheit, Sportlichkeit, Wirtschaftlichkeit, Umwelt- und Klimaschutz, Lebensqualität, positives Image, u.ä., vereint. Dies kombinieren auch große Breitenradsportveranstaltungen, wie sie mit dem „Velothon“ in Berlin oder den „Cyclclassics“ in Hamburg seit vielen Jahren mit großem Erfolg und überaus positiven Wirkungen angeboten werden.

In München findet bisher keine große Breitenradsport-Radveranstaltung statt. Derartige Breitenradsportformate können erhebliche gesundheitliche Wirkungen haben. Ähnlich wie bei großen Läufen setzt ein Wettkampf den Impuls zu regelmäßigem Training bei Tausenden von Menschen und trägt zur Etablierung von Sport im Lebensalltag bei.

Diese positiven Wirkungen würden auch für die internationale Breitenradspportveranstaltung „Cycling Days München“ gelten. Hier böte sich für die Stadt München die Chance, ein weiteres attraktives Sportveranstaltungsformat zu positionieren und mittelfristig zu etablieren.

Der Stadtrat sprach sich am 20.05.2009 für eine überregional ausgelegte Breitenradspportveranstaltung aus und beauftragte das Sportamt mit der Ausschreibung und Vergabe eines Breitenradspportkonzepts für München. In der Beschlussvorlage wurde darauf hingewiesen, dass eine Veranstaltung dieser Größenordnung mit Beeinträchtigungen für Bevölkerung, Verkehr und ÖPNV einhergeht.

Am 02.10.2009 beauftragte das Direktorium Hauptabteilung II Vergabestelle I im Zuge einer Ausschreibung den Delius Klasing Verlag - Ausrichter mehrerer nationaler und internationaler Breiten- und Spitzensportveranstaltungen, sowie Verlag diverser namhafter Fachzeitschriften im Bereich Radsport - mit der Konzeption, Organisation und Durchführung einer Breitenradspportveranstaltung. Das vorgelegte Breitenradspportkonzept „Cycling Days München“, welches potentiell bis zu 20.000 Menschen begeistern und bewegen soll und zusätzlich den kompletten Olympiapark mit allen Angeboten, Mitmachaktionen und Informationen rund um das Rad bereichert, besteht in ähnlicher Form mit sehr großem Erfolg in anderen Großstädten.

Der Organisationsaufwand rund um ein solches Veranstaltungsformat bedarf eines Planungshorizonts von mehr als einem Jahr. Die Planungen zur Durchführung der Cycling Days für das Jahr 2018 müssten jetzt für einen voraussichtlichen Veranstaltungstermin am 20. - 22. April 2018 beginnen, wobei der Hauptrenntag mit den einhergehenden Beeinträchtigungen für den ÖPNV und Individualverkehr am Sonntag, den 22. April 2018 sein würde.

2. Veranstaltungskonzept

Abgeleitet aus dem Stadtratsbeschluss vom 20.05.2009, ein internationales Breiten-Radsportevent zu etablieren, hat der Delius Klasing Verlag gemeinsam mit dem Referat für Bildung und Sport – Sportamt in den vergangenen Jahren ein Veranstaltungskonzept fortentwickelt und laufend an Lösungsansätzen für Problemstellungen zur Streckenführung gearbeitet.

Das Breitenradspportevent richtet sich gleichermaßen an Freizeitsportlerinnen und Freizeitsportler sowie an ambitionierte Amateursportlerinnen und Amateursportler. Der Olympiapark München ist als Veranstaltungsgelände mit Start und Ziel des sportlichen Events vorgesehen. Nachfolgend dargestellt werden die Programminhalte für die angedachten Veranstaltungstage 20. bis 22. April 2018:

Freitag 12.00 – 20.00 Uhr (nur Olympiapark / Coubertinplatz)

- Bühnenprogramm, Showelemente, Teilnehmerakkreditierung, Informations- und Ausstellerbereich rund um das Thema Radfahren
- keine Straßensperrungen oder Beeinträchtigungen für den ÖPNV

Samstag 12.00 – 20.00 Uhr (nur Olympiapark)

- Bühnenprogramm, Showelemente, Teilnehmerakkreditierung, Informations- und Ausstellerbereich rund um das Thema Radfahren
- Kids Race 15.00 - 17.00 Uhr
- 1. Charakter: Rundkurs á 500 m (z.B. rund um den Olympiasee)
- 2. Kategorien: Jungen / Mädchen
- 3. Zwei Alterklassen Einteilung je nach Anmeldung (jedoch max. 9 Jahre)
- 3. Streckenlänge: 2 - 4 km
- keine Straßensperrungen oder Beeinträchtigungen für den ÖPNV

Sonntag 5.30 – 17.00 Uhr (Olympiapark und Rennstrecke)

- Bühnenprogramm, Showelemente, Teilnehmerakkreditierung, Informations- und Ausstellerbereich rund um das Thema Radfahren
- Hauptrennen 7.30 - 14.00 Uhr
- 1. Charakter: Einzelrennen
- 2. Kategorien: männlich/weiblich, aufgeteilt in verschiedene Altersklassen
- 3. Streckenlängen: wahlweise 80 oder 120 km

Beeinträchtigungen:

Am Hauptrenntag starten beide Distanzen am frühen Sonntagmorgen um 7.30 Uhr im Olympiapark (Startbereich befindet sich auf dem Spiridon-Louis-Ring, Höhe Toni-Merkens-Weg). Der Start erfolgt neutralisiert (ohne Zeitnahme) und begleitet von einer Motorradeskorte in Blöcken von jeweils 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern durch die Münchner Innenstadt bis zum fliegenden Start (offizielle Zeitnahme) im Münchner Osten (Weltenburger Str. / Riedenburger Str.). Die Strecke führt das Teilnehmerfeld weiter über die Landkreise München und Ebersberg zurück zum Olympiapark. Die kurze Distanz zweigt in Glonn südwärts ab und trifft bei Harthausen wieder auf die lange Distanz. In Abstimmung mit den Sicherheitsbehörden wurde beschlossen, beim ersten Mal der Umsetzung die maximale Teilnehmerzahl auf 7.500 Sportlerinnen und Sportler zu beschränken, um einen kontrollierten Rennverlauf bei der Premierenveranstaltung zu gewährleisten.

Beide Wettbewerbe werden mit einem Zeitlimit mittels vorgegebener Mindestdurchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h begrenzt. Am Ende des Teilnehmerfelds werden Schlussfahrzeuge eingesetzt, um die Genauigkeit der zeitlichen Vorgaben für die Streckensperrung zu gewährleisten.

Organisatorisch wird die Radstrecke in fünf Abschnitte aufgeteilt. Jeder Abschnitt wird mit einer Abschnittsleiterin / einem Abschnittsleiter und einem Streckenteam besetzt. Die Abschnittsleiterin / der Abschnittsleiter ist die Ansprechperson für die Streckenposten und für den rechtzeitigen Auf- und Abbau des Absperrmaterials sowie den Halteverbotszonen innerhalb des Streckenabschnitts verantwortlich. Das Streckenteam verteilt das Absperrmaterial an die vorgesehenen Stellen und unterstützt die Streckenposten beim Absichern der Rennstrecke.

Zur weiteren Veranschaulichung finden Sie im Anhang das Kurzkonzept zur Veranstaltung.

3. Planungsfortschritte

Die Streckenführung, tragfähige Umleitungen und das Streckensicherungskonzept ist für die Realisierung einer solchen Veranstaltung von entscheidender Bedeutung. Deshalb haben sich die Veranstalter bei der Projektentwicklung seit 2010 intensiv bemüht, den bestmöglichen Konsens aus sportlichem Anspruch und genehmigungsfähigem Konzept zu finden.

Das Gesamtkonzept (Programminhalte, Sicherheit, Streckenführung, Verkehrsleitkonzept, Kommunikation, Vermarktung etc.) ist nach mehrjähriger Planung sehr weit fortgeschritten und unter Berücksichtigung aller Anregungen der beteiligten Stellen (Genehmigungsbehörden, Polizei, Feuerwehren, ÖPNV, Anwohner, Landkreise, Städte und Gemeinden, Kirchen, Gastronomie und Einzelhandel) angepasst und genehmigungsrelevant fortentwickelt worden.

Im Kontakt mit den Behörden wurde bereits ein weitreichender Konsens zu vielen Aufgabenstellungen erreicht. Die zentralen Planungsfortschritte, die städtischen Beweggründe, die positiven Wirkungen und die Bedeutung der Breitensportveranstaltung (siehe Beschluss vom 20.05.2009) wurden nur begrenzt in die Bewertung der Regierung von Oberbayern (ROB) einbezogen.

4. Sachstand im Genehmigungsverfahren

Die Federführung für die Entscheidung liegt bei der Regierung von Oberbayern. Dies hat bisher die Streckenführung negativ verbeschieden. Die Entscheidung fußt auf den ablehnenden Stellungnahmen der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG).

1.) Die Stellungnahmen (19.09.14, 29.10.14 und 08.03.16) der MVG in Sachen Beeinträchtigung für den ÖPNV werden nachfolgend dargelegt:

Auszug aus der Stellungnahme der MVG vom 08.03.2016

„[...] Grundsätzlich gilt aber unverändert, dass wir die dargestellten Beeinträchtigungen des Bus- und Trambetriebs nicht akzeptieren können. Auch wenn die Einschränkungen nicht immer über sechs Stunden (Dauer der Veranstaltung) gehen, sind Grad und Ausmaß der Betroffenheit für unsere Fahrgäste groß. Zusammenfassend gibt es Einschränkungen für 5 von 13 MetroBuslinien (mit ca. 130 entf. Fahrten), 16 von 57 Stadtbuslinien (mit ca. 350 entf. Fahrten) und 5 von 13 Tramlinien (über 100 entf. Fahrten).

27 Umsteigebeziehungen zu Schnellbahnen sind nicht erreichbar, 31 von 166 Tram- sowie 191 von 986 Bushaltestellen können über mehrere Stunden nicht bedient werden. Es wären mind. 12.000 Fahrgäste von den unmittelbaren Sperrungen betroffen. [...]“

Auszug aus der Stellungnahme des KVR-VVB vom 14.10. und 19.12.2014

„[...] Die eingereichten Unterlagen bilden eine gute Arbeitsgrundlage für die im Genehmigungsfall noch folgenden Abstimmungsgespräche. [...]“

„[...] Mit Veranstaltungen dieser Größenordnung gehen immer Beeinträchtigungen der Allgemeinheit sowie auch des ÖPNV einher.

Ob sie in Anbetracht der Größe der Veranstaltung vertretbar sind, ist im Abwägungsprozess durch die Genehmigungsbehörde, hier die Regierung v. Obb., zu klären. Veranstaltungen in der Vergangenheit haben durchaus bewiesen, dass dies möglich ist, vgl. hierzu die BR-Radltour im August diesen Jahres. [...]“

Hierzu ist folgendes anzumerken:

Insgesamt bewegen sich die Cycling Days nach unserer Auffassung aktuell in einem für Veranstaltungen dieser Größenordnung vertretbaren Rahmen. Dies gilt z.B. für den Vergleich mit dem München Marathon ebenso wie im Verhältnis zu vergleichbaren Radsportveranstaltungen in anderen deutschen Großstädten (z.B. Berlin, Hamburg).

Um Beeinträchtigungen des ÖPNV zu minimieren, haben die Veranstalter entschieden, die Startzeit der Veranstaltung auf den frühen Sonntagmorgen (7.30 Uhr) vorzuverlegen, um ein früheres Ende der Veranstaltung (14 Uhr) zu erwirken. Länger andauernde Beeinträchtigungen (max. 6 Std.) wirken sich nur auf Bus- und Trambahnlinien aus, welche gleichermaßen von Aus- und Einfahrt des Teilnehmerfelds betroffen sind. Dies ist derzeit eine der o.g. fünf Trambahnlinien. Drei Trambahnlinien werden bei der morgendlichen Ausfahrt lediglich über 1,5 Stunden (bei einer 20-Minuten-Taktung) beeinträchtigt und eine weitere in der Stellungnahme aufgeführte Trambahnlinie 19 wird durch eine weitere Streckensicherungsmaßnahme nicht mehr vom Rennverlauf beeinflusst.

Die Anpassungen der Veranstalter zur Streckenführung, Streckensicherung und des zeitlichen Rahmens, zeigen das Bestreben, die Beeinträchtigung für den ÖPNV so gering wie möglich zu gestalten.

Gänzlich lassen sich die Beeinträchtigungen des ÖPNV nicht vermeiden im Rahmen einer solch großen Breitenradspportveranstaltung und dem dicht angelegten Bus- und Tramliniennetz in der Münchner Innenstadt.

2.) Sicherheitsrelevante Bedenken des Polizeipräsidiums München (PPM) zu Querungsmöglichkeiten für Fußgänger entlang der Strecke (vor allem im Stadtgebiet München)

Auszug aus der Stellungnahme des PPM vom 11.09.14

„[...] Den Fußgängern stehen somit von 07.25 Uhr bis 12.40 Uhr keine (von Kilometer 93 in Waldperlach über Neuperlach, Berg-am-Leim, Steinhausen, Cosimapark, Oberföhring, Unterföhring, Freimann, bis zum Ziel in Milbertshofen/Olympiapark bei Kilometer 123) bis auf die sechs oben genannten, gefahrlosen Querungsmöglichkeiten zur Verfügung.

Dies bedeutet, dass sie (Kinder, Mobilitätseingeschränkte u.a.) zum verbotswidrigen Queren verleitet werden. Es entstehe somit ein großes Gefährdungspotential für die Fußgänger, aber auch für die Rennteilnehmer. [...]“

Stellungnahme des KVR-VVB vom 19.12.14

„[...] Aus sicherheitsrelevanter Sicht müsste das vorgelegte Schleusungskonzept nochmals gemeinsam mit der Polizei und den Veranstaltern erörtert werden. [...]“

Hierzu ist folgendes auszuführen:

Nach diesseitiger Auffassung liegt ein wirksames Schleusungskonzept vor, das in dieser Form in anderen Städten (Hamburg oder Berlin) sogar bei größerer Teilnehmerzahl auch an neuralgischen Stellen (z.B. unmittelbar vor dem Ziel) umgesetzt wird.

Infolge einer positiven Willensbekundung des bayerischen Innenministers gegenüber der ROB wurde das Vorhaben noch einmal aufgenommen. Allerdings hat die ROB zum Ausdruck gebracht, dass für eine positive Beurteilung des Events inkl. der Überprüfung der seitens der Polizei geäußerten Bedenken (Querungsmöglichkeiten für Fußgänger) eine einheitliche Bewertung der Landeshauptstadt München (LHM) erforderlich sei. Insbesondere die ablehnende Stellungnahme der MVG wiege dabei noch sehr schwer.

Die Streckenkonzeption wurde in Abstimmung mit der Polizei, dem Kreisverwaltungsreferat, zentral betroffenen Anliegern (Gastronomie, Kirchen, Einzelhandel etc.), Landratsämtern und Gemeinden so erarbeitet, dass aus Sicht der Veranstalter eine weitere Optimierung der Routenführung nicht mehr möglich ist.

5. Refinanzierung und Kosten

Laut der Ausschreibung zur Vergabe der Leistung „Konzeption, Organisation, Durchführung und Kostenmanagement einer Breitenradsporthveranstaltung“ vom 02.10.2009 liegt das finanzielle Risiko, die Vermarktung und die Refinanzierung der Veranstaltung vollumfänglich bei der Auftragnehmerin / dem Auftragnehmer. Laut Stadtratsbeschluss vom 20.05.2009 und den Vergabeunterlagen zur o.g. Leistung beteiligt sich die Landeshauptstadt München an der Deckung der Gesamtkosten mit einem Betrag von 50.000 €.

Da die Finanzverantwortung und Kostenplanung beim Veranstaltungspartner Delius Klasing Verlag liegt, sind dem Referat für Bildung und Sport keine konkreten Zahlen bekannt. Jedoch wurde im Rahmen der Ausschreibung von einem hohen sechsstelligen Betrag im Rahmen der Gesamtkosten ausgegangen. Der Großteil der Kosten soll über Sponsoringeinnahmen, Standmieten und Teilnahmegebühren refinanziert werden.

Konkrete Kosten lassen sich somit erst nach der Durchführung der Veranstaltung darlegen. Diese sind aber für die LHM mit 50.000 € gedeckelt.

6. Finanzierung und Abstimmung

Der o.g. Betrag von 50.000 € ist Bestandteil des Produkts „Förderung von Sportveranstaltungen und Programmen“ (Produktziffer 6.3), Produktleistung „Förderung von Sportveranstaltungen“ (Produktziffer 6.3.3, Innenauftrag 1596026). Vorbehaltlich der jährlichen Beschlussfassung des Stadtrates über den Haushalt ist das jährliche Budget für Sportveranstaltungen nach aktuellem Sachstand ausreichend, um die geplante Veranstaltung im Jahr 2018 fördern zu können. Eine Mittelerhöhung ist deshalb nicht erforderlich.

Ein Anhörungsrecht nach der Satzung für die Bezirksausschüsse besteht nicht.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Gabriele Neff, und der Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Verena Dietl, wurden ein Abdruck der Beschlussvorlage zugeleitet.

II. Antrag der Referentin

1. Der Stadtrat bekräftigt die Beschlussfassung vom 20.05.2009 und stimmt der Durchführung der Breitenradspportveranstaltung zu.
2. Der Oberbürgermeister wird gebeten, diesen Beschluss der MVG mitzuteilen und bei künftigen Genehmigungsverfahren der Breitenradspportveranstaltung „Cycling Days München“ eine Zustimmung seitens der MVG zu erwirken.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Die Referentin

Christine Strobl
3. Bürgermeisterin

Beatrix Zurek
Stadtschulrätin

IV. Abdruck von I., II. und III.

über den Stenografischen Sitzungsdienst
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z. K.

V. Wiedervorlage im Referat für Bildung und Sport - RBS-SPA

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. Abdruck von I. Mit IV. Zur Kenntnisnahme
An das Direktorium – HA II, Vergabestelle
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An das Baureferat, HA - Gartenbau
An Kreisverwaltungsreferat
An die Olympiapark München GmbH
An die Stadtwerke München GmbH, M-Bäder und MVG
An RBS-KBS
An RBS-GL 2
An RBS-SPA-L
An RBS-SPA-B
An RBS-SPA-V
An RBS-SPA-S
An RBS-SPA-G
An RBS-SPA-V2
z. K.

Am