

IAA Mobility 2021 – Bericht über die Einhaltung der Stadtratsvorgaben

Keine Ausrichtung der IAA in München mehr ohne richtiges Nachhaltigkeitskonzept
Antrag Nr. 20-26 / A 0 20-26/A 01997 von der Fraktion ÖDP/München-Liste, Stadtratsfraktion
DIE LINKE vom 11.10.2021

Keine IAA mehr auf öffentlichen Plätzen und Grünflächen in der Maxvorstadt
Antrag Nr. 20-26 / B 03125 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom
19.10.2021

Sitzungsvorlage 20-26 / V 04919

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 07.12.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Beschluss des Stadtrates vom 12.10.2021, wonach die drei beteiligten Referate gebeten wurden darzustellen, ob es Abweichungen bei der Durchführung der IAA zu den 2020 vom Stadtrat verabschiedeten Beschlussvorlagen einschließlich des Nutzungskonzeptes (Anlage 3 zum Beschluss vom 29.04.2020) gab und wenn ja, wie diese aussehen und zustande kamen. Noch 2021 soll der Stadtrat zu den Ergebnissen dieser Prüfung erneut befasst werden.
Inhalt	In der Vorlage wird der Sachstand dargestellt.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	/
Entscheidungsvorschlag	Dem Bericht wird zugestimmt.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	AA Mobility, Open Space, Blue Lane, Erfahrungsbericht, Abweichungen
Ortsangabe	/

IAA Mobility 2021 – Bericht über die Einhaltung der Stadtratsvorgaben

Keine Ausrichtung der IAA in München mehr ohne richtiges Nachhaltigkeitskonzept
Antrag Nr. 20-26 / A 0 20-26/A 01997 von der Fraktion ÖDP/München-Liste, Stadtratsfraktion
DIE LINKE vom 11.10.2021

Keine IAA mehr auf öffentlichen Plätzen und Grünflächen in der Maxvorstadt
Antrag Nr. 20-26 / B 03125 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom
19.10.2021

Sitzungsvorlage 20-26 / V 04919

Vorblatt zum Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 07.12.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

InhaltsverzeichnisSeite

I. Vortrag der Referenten	1
1. Ausgangslage	1
2. Einhaltung der Vorgaben auf dem Open Space	2
3. Einhaltung der Vorgaben zur Blue Lane	7
4. Anträge und Empfehlungen	7
II. Antrag des Referenten	8
III. Beschluss	9

IAA Mobility 2021 – Bericht über die Einhaltung der Stadtratsvorgaben

Keine Ausrichtung der IAA in München mehr ohne richtiges Nachhaltigkeitskonzept
Antrag Nr. 20-26 / A 0 20-26/A 01997 von der Fraktion ÖDP/München-Liste, Stadtratsfraktion
DIE LINKE vom 11.10.2021

Keine IAA mehr auf öffentlichen Plätzen und Grünflächen in der Maxvorstadt
Antrag Nr. 20-26 / B 03125 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom
19.10.2021

Sitzungsvorlage 20-26 / V 04919

4 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 07.12.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referenten

Die Fraktion ÖDP/München Liste, Stadtratsfraktion DIE LINKE haben am 11.10.2021 den Antrag Nr. 20-26 / A 01997 gestellt (Anlage 1), wonach keine IAA mehr ohne Nachhaltigkeitskonzept ausgerichtet werden soll.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt hat am 19.10.2021 den Antrag Nr. 20-26 / B 03125 beschlossen (Anlage 2). Darin wird gefordert, keine IAA mehr auf öffentlichen Plätzen und Grünflächen in der Maxvorstadt stattfinden zu lassen.

1. Ausgangslage

Am 12.10.2021 legten das Kreisverwaltungs- und das Mobilitätsreferat sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft dem Stadtrat einen Bericht über die IAA Mobility 2021 vor. Der Stadtrat beauftragte die drei beteiligten Referate darzustellen, „ob es Abweichungen bei der Durchführung der IAA zu den 2020 vom Stadtrat verabschiedeten Beschlussvorlagen einschließlich des Nutzungskonzeptes (Anlage 3 zum Beschluss vom 29.04.2020) gab und wenn ja, wie diese aussehen und zustande kamen. Noch 2021 soll der Stadtrat zu den Ergebnissen dieser Prüfung erneut befasst werden“.

In 2020 wurde der Stadtrat

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

- am 29.04.2020 mit der nichtöffentlichen Vorlage Nr. 14-20/V 18418 „Open Spaces für die IAA ab 2021 in München“ befasst.

Diese Vorlage stellt die Vorgaben dieser beiden Beschlüsse sowie deren Einhaltung bzw. ggf. Abweichungen dar.

Mit Vorlage vom 19.02.2020 wurde der Stadtrat informiert über

- die Neuausrichtung der IAA mit den Bestandteilen Summit und Open Space
- die Ausschreibung und die Bewerbung
- die Prüfung der Innenstadtplätze
 - Königsplatz,
 - Wittelsbacher Platz,
 - Odeonsplatz (Bereich vor der Feldherrnhalle, bis zur Galeriestraße),
 - Max-Joseph-Platz und
 - Marienplatz
 - sowie über die im Eigentum des Freistaates stehenden Flächen Marstallplatz, Hofgarten, Residenzhöfe
- sowie die Zeitschiene der Bewerbung.

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

Beide Vorlagen in 2020 waren in nicht-öffentlicher Sitzung zu fassen, da sie vertrauliche Angaben und vertrauenswürdige Daten der Messe München und Dritter beinhalteten. Soweit die Vertraulichkeit inzwischen weggefallen ist (z.B. hinsichtlich des Konzeptes) kann in öffentlicher Sitzung berichtet werden. Auf die Ergänzung in nicht öffentlicher Sitzung wird verwiesen.

Neben o.g. beiden nicht-öffentlichen Beschlüssen wurde der Stadtrat

- am 05.05.2021 mit öffentlicher Vorlage Nr. 20-26/V 02947 „IAA Mobility 2021 – Einrichtung einer Blue Lane „Straße“ als temporäre Umweltspur“ über den aktuellen Stand der Blue Lane und
- am 12.10.2021 mit der öffentlichen Vorlage Nr. 20-26/ V 04525 und der nichtöffentlichen Vorlage Nr. 20-26/ V 04554, Betreff je „Bericht über die IAA Mobility 2021“, über den Ablauf der Veranstaltung informiert.

2. Einhaltung der Vorgaben auf dem Open Space

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

Nachfolgend sind die Vorgaben aus beiden Beschlüssen sowie deren Erfüllungsgrad zusammengefasst dargestellt:

Keine Kostentragung durch die LHM:

Der Veranstalter trägt alle Kosten. Dieser Vorgabe wurde entsprochen.

Allen offen stehend, kostenfreier Zugang:

Diesem Punkt bzw. dieser Anforderung konnte trotz der pandemischen Lage Rechnung getragen werden. Während der Zugang zu den Veranstaltungsbereichen weiterhin für alle Bürgerinnen und Bürger kostenfrei möglich war, mussten zahlreiche Maßnahmen durch den Veranstalter aufgrund behördlicher Forderungen bzw. Auflagen und in Absprache mit den Behörden ergriffen werden, um das infektiologische Risiko zu senken. Dies war vor allem die 3G-Kontrolle der Besucher und deren Zählung, die damit einhergehend eine kontrollierte Zuwegung durch eine Einfriedung notwendig machten. Das Hygienekonzept erfolgte in Abstimmung mit den Behörden.

Dialog- und Diskussionsformate:

Dieser Vorgabe wurde entsprochen. Auf dem Messegelände gab es im Rahmen der Conference zahlreiche Bühnen mit täglichen Diskussionsforen. Auf dem Citizen Lab auf dem Marienplatz konnten sich Besucherinnen und Besucher neben Diskussionen im Rahmen von Workshops aktiv einbringen. Es gab 40 Diskussionsforen sowie 27 Workshops mit 183 Teilnehmern, bei denen u.a. der Oberbürgermeister und die 2. Bürgermeisterin vertreten waren, siehe Anlage. Mit neuen Formaten wie dem Sandbox Gaming wurden gezielt jüngere Menschen wie Schüler und Studierende angesprochen, sich Gedanken über die Mobilität und damit die Zukunft der Städte zu machen. Die am Königsplatz ursprünglich angedachte Bühne konnte aufgrund der Corona-Situation nicht realisiert werden. Eine sinnvolle Bespielung wäre nicht möglich gewesen. Auf dem alten Messegelände fand, ausgerichtet vom Mobilitätsreferat, der eng mit der IAA Mobility verzahnte und vom Stadtrat beschlossene Mobilitätskongress statt.

Urban gedachte Markeninszenierungen, die sich ins Stadtbild einfügen:

Alle Ausstellerstände erfolgten im Dialog mit den städtischen Behörden. Zusammen mit den Behörden wurde ein Prozess aufgesetzt, bei dem die Ansichten den Behörden vorgelegt wurden.

Testmöglichkeiten:

Diese Vorgabe wurde auf der Blue Lane Road, der Blue Lane Bike, der Blue Lane Micro-mobility und zahlreichen Testparcous auf dem Messegelände sowie Testfahrten mit Fahrrädern (startend von der Hofgartenstraße) erfüllt. Hier konnten die Besucher die Exponate erproben.

Emissionsfreie Mobilität und Innovationsfelder:

Die IAA hat sich von einer reinen Autoshow zu einer Mobilitätsplattform gewandelt. Neben verschiedenen Pkw mit neuen Antriebstechnologien wurden den Besuchern mit elektrisch angetriebenem Kinderwagen, Lastenrad oder Angeboten zu Car-Sharing oder Auto-Abos verschiedenste Modelle zur individuellen Mobilität (urbaner und ländlicher Natur) präsentiert und im Rahmen von Probefahrten zusätzlich individuell erlebbar gemacht. Mehr als 70 Fahrradmarken brachten sich mit verschiedenen Darstellungsformen ein. Auch aktuelle Themen aus den Bereichen Connectivity und Nachhaltigkeit wurden gezeigt und zielgruppenorientiert erläutert. Gezeigt wurden weiter neue Antriebs- und Zukunftstechnologien, Forschung und vernetzte Mobilität. Während der Fokus der Aussteller auf Konzepten und Angeboten zu neuer und nachhaltiger Mobilität lag, beschäftigten sich die Diskussionsformate umfassend mit diversen Aspekten des Zukunftsbilds innovativer Mobilität. Das Programm des Citizen Lab sowie die Workshops sind in der Anlage beigefügt, um dem Stadtrat einen Überblick über die breite Angebotspalette und damit die Erfüllung der inhaltlichen Vorgaben zu geben.

Konkrete Beispiele:

- der Behindertenbeirat der Stadt München mit einem innovativen Elektromobil-Verleihprojekt für Senioren,
- Hyperloop der Technischen Universität München
- autonomer Shuttlebus
- Fraunhofer am Königsplatz: spielerische Darstellung neuester Forschungsarbeiten und Ergebnisse rund um innovative Fahrkonzepte
- IBM am Königsplatz: multiple technische Lösungen, die zukunftsgerichtete Mobilitätskonzepte überhaupt erst ermöglichen, wie beispielsweise autonomes Fahren, autonome Parksysteme, etc.
- EnBW am Königsplatz: informiert über den Ausbau von Deutschlands schnellstem Ladenetz und die Alltagstauglichkeit von E-Mobilität
- BMVI im Kaiserhof: Das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) war am Stand des BMVI im Kaiserhof an der Residenzstraße in der Münchner Innenstadt vertreten. Dort informiert das BSI über die Cyber-Sicherheit von vernetz-

ten Fahrzeugen, künstliche Intelligenz für das autonome Fahren und sicheres Laden von Elektrofahrzeugen mit Hilfe des Smart Meter Gateways.

- StMB im Kaiserhof: Das Staatsministerium zeigte digitale Informationssysteme für den Rad-, Schienen- und Straßenverkehr sowie einen echten „Bienen-Highway“ aus einem Projekt zum Schutz der Artenvielfalt.

Nachhaltiges Veranstaltungskonzept:

Die Ausstellerauftritte mussten bilanziell CO₂-neutral sein. Dies wurde über eine Partnerschaft mit myClimate sichergestellt und eingehalten. Eingeschlossen war die Verwendung von Grünstrom von den Münchner Stadtwerken für alle Aktivitäten im Open Space und auf dem Messegelände. Zur IAA konnten verschiedene Projekte zum Aufbau verbleibender La-deinfrastruktur realisiert werden.

Smart City:

Durch die Befassung mit neuen Mobilitätskonzepten, innovativen Mobilitätsformen, Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz, Fuß- und Radverkehr, Nutzung der Straßenräume uvm. sowohl im Aussteller- als auch im Diskussionsbereich wurde diesem Punkt nachhaltig Rechnung getragen. Mit dieser Agenda zeigte die Veranstaltung, dass sich die IAA sichtbar von einer reinen Autoshow zu einer Mobilitätsplattform gewandelt hat. Siehe dazu auch Anlagen 3 und 4.

Multimodalität und Shared Mobility:

Alle Ausstellungsorte waren klimaneutral mit dem ÖPNV erreichbar. In jedem IAA-Ticket (Kombiticket) war die Nutzung des ÖPNV im gesamten Stadtgebiet am Tag des IAA-Besuchs enthalten. Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie sowie der damit einhergehenden inhaltlichen und zeitlichen Restriktionen in der Vorbereitung der Veranstaltung kann im Rahmen des Runden Tisches eine Ausweitung der Zusammenarbeit mit den Anbietern des ÖPNV ein Thema sein, Messe München und VDA sind dafür sehr aufgeschlossen. Die Aussteller präsentierten umfangreiche Ideen und Lösungen wie z.B. Apps, es gab diverse Testmöglichkeiten für nachhaltige und neue Formen der Mobilität, neue innovative Verkehrsmittel wurden gezeigt. Die Blue Lane als Umweltspur und High Occupancy Vehicle Lane ist als ein zukunftsweisendes Verkehrsprojekt zu betrachten, welches in der Stadt auf den Plätzen endete. Zudem haben die OEM's innovative Konzepte, wie z.B. das von BMW der Circular Economy vorgestellt. Des Weiteren haben z.B. Startups wie Datarella intelligente Apps zum Ausprobieren vorgestellt, mit denen nichtöffentliche Parkplätze, die zu bestimmten Uhrzeiten nicht genutzt werden, sichtbar gemacht und von der Öffentlichkeit genutzt werden können,

Kids World:

Am Marstallplatz befand sich die Kids World. Hier präsentierten sich u.a. Hyundai, der ADAC, coolmobility, sowie das Baristamobil. Hyundai war mit der Hyundai LEGOLAND

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

Zusätzliche Formate/Eventorientierung:

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

- Kooperation mit der Kunstveranstaltung Highlights
- Die Durchführung des Konzerts der Münchner Symphoniker mit Milk and Sugar (Musste auf Grund der Pandemie auf das Messegelände verlegt werden).
- Das Engagement von Bands und Straßenmusikern auf der Briener Straße
- Sowie zahlreiche Konzerte der Aussteller wie z.B. ein Konzert mit dem Hollywood-Komponisten Hans Zimmer oder Alvaro Soler sowie das durchgehende Abendangebot vor der Feldherrnhalle
- Mercedes stellte das extra für die IAA Mobility entworfene Kunstwerk „Earthtime“ der renommierten Künstlerin Janet Echelman der Stadt München von Anfang August bis Anfang Oktober zur Verfügung. München erhielt damit am Platz vor der Feldherrnhalle eine bedeutende künstlerische Installation, die sich in den sozialen Medien zahlreich verbreitete.
- Angebot eines geführten Rundgangs für Gehörlose in Zusammenarbeit mit dem Gehörlosenverband München und Umgebung (GMU) auf Initiative des Behindertenbeirats der LHM

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

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

Über die Vorgaben des Stadtrates hinaus haben die Veranstalter eine umfassende Bürger- und Anliegerinformation umgesetzt. Zu den Details siehe Beschluss 20-26/V 04525 „Bericht über die IAA Mobility 2021“ vom 12.10.2021.

Die Aufbauten der Aussteller im Open Space erfolgten im Rahmen der Vorgaben und der zur Verfügung gestellten Flächen:

- Marienplatz:
 - Nutzung als Dialogfläche, Bühne für Bürgerbeteiligung und öffentlichen Austausch ist erfolgt.
 - Im Planungsprozess kristallisierte sich heraus, dass eine Nutzung als Ausstellungsfläche und Abfahrt für Mikromobilität nicht zielführend ist.
- Wittelsbacherplatz:
 - Die Nutzung als Ausstellungsfläche wurde eingehalten. Die Abfahrt erfolgte aus der Finkenstraße. Siemens hat hier auf seine Kosten zwei Ladesäulen realisiert, die dauerhaft bei der LHM verbleiben.
- Briener Straße
 - die Briener Straße wurde in Teilen für den Verkehr gesperrt und diente als Verbindungsstrecke zwischen den Open Spaces. Damit entsprach sie dem dem Stadtrat vorgestellten Nutzungskonzept.
- Odeonsplatz an der Ludwigstraße
 - Die Nutzung als Ausstellungsfläche wurde eingehalten. Hinzuweisen ist auf den starken Aspekt der E-Bikeaussteller hier.
- Odeonsplatz und Residenzstraße
 - Die Nutzung als Ausstellungsfläche wurde eingehalten.
 - Ein angedachte Parcours für Mikromobilität wurde hier aufgrund der hohen Passantenfrequenz nicht umgesetzt.
- Max-Joseph-Platz
 - Die Nutzung als Ausstellungsfläche wurde eingehalten.
 - Die Parkgarage diente als Abfahrtspunkt wie beschrieben.
- Königsplatz:
 - Die Nutzung als Ausstellungsfläche wurde eingehalten.
 - Abfahrtspunkte für Testfahrten wurden realisiert. Im Bereich Arciststraße, zwischen Musikhochschule und Antikensammlung wurde die Straße für die Besuchersicherheit gesperrt. Die Straßensperre der Luisenstraße erfolgte auf Wunsch der Behörden. In der Vorlage Nr. 20-26/V 02947 „IAA Mobility – Einrichtung einer Blue Lane Straße als temporäre Umweltpur“ vom 05.05.2021 wurde dabei folgende Streckenführung festgelegt:

„Dabei folgt die beschilderte Blue Lane ab dem Mittleren Ring stadteinwärts der Prinzregentenstraße, Von-der-Tann-Straße, Oskar-von-Miller-Ring, Türkenstraße, Theresienstraße und Arcisstraße. Die Arcisstraße soll ab dem Kreuzungsbereich Gabelsbergerstraße/Arcisstraße bis zur Höhe Hochschule für Musik und Theater als Endpunkt der Blue Lane und dort ausschließlich als Endpunkt für Probe- und Shuttlefahrten fungieren (die Zufahrt für Nutzer des Parkplatzes der Hochschule für Musik und Theater wird gewährleistet). Ab der Hochschule für Musik und Theater wird die Arcisstraße bis zur Kreuzung Briener Straße, von dort die Katharina-von-Bora Straße bis Höhe staatliche graphische Sammlung, sowie die Briener Straße ab Königsplatz bis Höhe NS-Dokuzentrum zum Veranstaltungsbereich, so dass in diesem Bereich die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer des Straßenverkehrs, vor allem Fahrradfahrer, Nutzer von Micromobilität und Fußgänger sicher gestellt wird und entsprechende Maßnahmen eingeleitet und umgesetzt werden können. Durch die Integration der Arcisstraße kann die Führung der beworbene Blue Lane stadtauswärts anders als beim Gutachter vorgesehen über die Arcisstraße, Gabelsbergerstraße, Von-der-Tann-Straße, Franz-Josef-Strauß-Ring, Maximilianstraße und Einsteinstraße führen.“

Auch die Umsetzung der im Eigentum des Freistaates befindlichen Flächen entsprach den Vorgaben:

- Marstallplatz
 - Die Nutzung als Ausstellungsfläche wurde eingehalten. Zudem befanden sich hier Fahrradaussteller.
- Residenzhöfe
 - Die Nutzung als Ausstellungsfläche wurde eingehalten.
- Hofgartenstraße
 - Die Nutzung für Food Courts, WorkSpaces, Virtuelles Testgelände wurde nur zum Teil so umgesetzt. Aufgrund der großen Nachfrage der Fahrradhersteller wurden diese hier konzentriert.

Nach der Veranstaltung waren alle Aufbauten wieder zu entfernen. Dies wurde umgesetzt. Die Wiederherstellung des Königsplatzes auf Kosten des Veranstalters war zum Zeitpunkt der Beschlusslegung eingeleitet.

Einbindung der Bezirksausschüsse:

Wie im „Bericht über die IAA Mobility 2021“ vom 12.10.2021, Vorlage Nr. 20-26/V04525, bereits dargestellt, wurden die betroffenen Bezirksausschüsse eingebunden:

Die von dem Open Space tangierten Bezirksausschüsse 1 Altstadt-Lehel und 3 Maxvorstadt wurden im Herbst 2020 und erneut im Frühjahr 2021 über die aktuellen Planungsstände informiert. Beide Bezirksausschüsse erhielten das Angebot, sich auf der IAA Mobility im Rahmen des Citizen Lab einzubringen. Parallel zur Anhörung der Bezirksausschüsse im Rahmen der Genehmigung des Open Space haben die Veranstalter angeboten, erneut zur Verfügung zu stehen. Von dem Angebot wurde kein Gebrauch gemacht.

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

Ebenfalls im Frühjahr wurden die Stadtratsfraktionen informiert,

3. Einhaltung der Vorgaben zur Blue Lane

Mit nichtöffentlichem Beschluss vom 29.04.2020 hat der Stadtrat Vorgaben zur Blue Lane gemacht. Dem Stadtrat wurde in der öffentlichen Vorlage Nr. 20-26/V 02947 „IAA Mobility – Einrichtung einer Blue Lane Straße als temporäre Umweltspur“ vom 05.05.2021 der aktuelle Stand vorgelegt, der auch so umgesetzt wurde. Hier ergaben sich folglich keine Abweichungen in der Umsetzung gegenüber der mit Beschluss vom 05.05.2021 genehmigten Version.

4. Anträge und Empfehlungen:

Die Fraktion ÖDP/München Liste, Stadtratsfraktion DIE LINKE haben am 11.10.2021 den Antrag Nr. 20-26 / A 01997 gestellt (Anlage 1), wonach keine IAA mehr ohne Nachhaltigkeitskonzept ausgerichtet werden soll. Insbesondere sollen Autofirmen ihre Strategien und Maßnahmen mit klaren Zeitplänen veröffentlichen. Der Antrag stellt weitere Bedingungen für die Durchführung der IAA, nämlich verbindliche Erklärung der Autoindustrie zur Begrenzung der CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge mit dem Ziel der Einhaltung der Pariser Klimaziele, Ausstieg aus Benzin- und Diesel-PKW bis 2030, Stopp aller Lobbytätigkeiten gegen EU-Klimagesetze, Beitrag zur innerstädtischen Verkehrswende.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt hat am 19.10.2021 den Antrag Nr. 20-26 / B 03125 beschlossen (Anlage 2). Darin wird gefordert, keine IAA mehr auf öffentlichen Plätzen und Grünflächen in der Maxvorstadt stattfinden zu lassen.

Zu beiden Anträgen wird wie folgt Stellung genommen:

Wie im Beschluss Nr. 20-26/V 04525 vom 12.10.2021 „Bericht über die IAA Mobility“ sowie in dieser Vorlage dargestellt, entspricht die Durchführung der IAA Mobility 2021 den Vorgaben der Stadtratsbeschlüsse. Auf diesen aufbauend wurden die entsprechenden vertraglichen Vereinbarungen geschlossen. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft rät vor dem Hintergrund des Ansehensverlustes und der Reputation der Landeshauptstadt München, aber auch potenzieller, erheblicher Schadensersatzforderungen davor ab, einseitig an diesen eingegangenen Verpflichtungen zu rütteln, zumal bundespolitische Rechtskreise betroffen sind. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist vielmehr auf die auch von den Veranstaltern angebotene dialogische Fortentwicklung im Rahmen des beschlossenen Runden Tisches hin. Beide Anträge sind hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben. Die Bezirksausschüsse 1, 3, 5, 13, 14 und 15 erhalten Abdruck der Vorlage.

Die Sitzungsvorlage ist mit folgenden Stellen abgestimmt:

- Kreisverwaltungsreferat
- Mobilitätsreferat
- Referat für Klima und Umwelt
- Messe München.

Aus Sicht des **Kreisverwaltungsreferates** wurden die vom Stadtrat gemachten Vorgaben im Wesentlichen eingehalten, „allerdings gab es auch einige, nicht unerhebliche Abweichungen, die im Folgenden dargestellt werden.

1) Erweiterung der Aufbauzeiten

Der Beschluss des Stadtrats vom 29.04.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 18418) führt zur Gesamtnutzungsdauer der Innenstadtplätze Folgendes aus:

Die IAA 2021 wird von Dienstag, den 07.09.2021, bis Sonntag, den 12.09.2021, stattfinden, die Veranstaltungsdauer somit sechs Tage betragen. Hinzu kommen noch flexible An- und Abbauzeiten, die in ihrer Dauer jedoch inklusive der Veranstaltungstage 16 Kalendarstage grundsätzlich nicht überschreiten werden. In Ausnahmefällen kann aus technischen oder logistischen Gründen eine verlängerte Auf- und Abbauzeit im Rahmen der konkreten Sondernutzungserlaubnis erteilt werden, soweit dem keine anderen Nutzungen, wie z.B. Veranstaltungen entgegen stehen.

Mit Schreiben vom 11.02.2021 an die Messe München GmbH hat das KVR nach vorheriger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat verlängerten Aufbauzeiten für die IAA Mobility zugestimmt. Dies betraf folgende Örtlichkeiten:

- Königsplatz
- Wittelsbacherplatz mit Brienner Straße
- Platz vor der Feldherrnhalle
- Odeonsplatz/Ludwigstraße bis Galeriestraße
- Max-Joseph-Platz

Die Gesamtnutzungsdauer auf diesen Plätzen belief sich auf 21 bzw. 23 Tage (nur am Königsplatz). Die Verlängerung der Aufbauzeiten waren zwar im Beschluss vom 29.04.2020 als Ausnahmetatbestand vorgesehen, es erscheint aber gleichwohl angebracht, diese erhebliche zeitliche Ausdehnung in der Beschlussvorlage zu erwähnen.

Seitens des Veranstalters wurde dargelegt, dass die im Beschluss vorgesehenen Aufbauzeiten an den genannten Plätzen nicht ausreichten und diese auf Grund der räumlichen Gegebenheiten auch durch eine Erhöhung des Personaleinsatzes nicht wesentlich verkürzt werden konnten.

Die Zustimmung zur Verlängerung der Aufbauzeiten wurde jeweils an verschiedene Bedingungen geknüpft. So wurde beispielsweise beim Königsplatz die Erstellung eines Umleitungskonzeptes für den Radverkehr während der Veranstaltung sowie die Aufrechterhaltung des Fußgängerverkehrs (Querung des Platzes) gefordert. Die genannten Bedingungen wurden seitens des Veranstalters – mit wenigen Ausnahmen – umgesetzt.

Aus unserer Sicht nicht oder nur unzureichend umgesetzt wurde die Führung der Hauptadlrouten durch den Hofgarten. Der Veranstalter wurde hier offensichtlich während des Aufbaus von der Haltung der Verwaltung der Residenz überrascht, die eine Durchfahrt des Radverkehrs nicht zuließ. Eine leistungsfähige, für den Radverkehr akzeptable Umleitung wurde nicht ausgewiesen, was sich auch in einer Vielzahl entsprechender Beschwerden widerspiegelte.

2) Veranstaltungsbereiche

Die Flächen zwischen dem Amiraplatz und der Galeriestraße waren nicht durchgehend als Veranstaltungsfläche definiert. Auf Grund der räumlichen Gegebenheiten war dies jedoch faktisch der Fall und wurde so auch optisch wahrgenommen. Verstärkt wurde dieser Eindruck noch durch die Traversenkonstruktionen im Bereich Ludwigstraße/Galeriestraße und Brienner Straße/Amiraplatz, die jeweils wie „Eingangsportale“ wirkten.

Am Königsplatz wurde die Veranstaltungsfläche um den Kreuzungsbereich Arcisstraße/ Kathrina-von-Bora-Straße/Brienner Straße erweitert. Dieser Erweiterung hatte der Stadtrat mit Beschluss vom 05.05.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02947 zur sog. Blue Lane) zugestimmt.

Die Luisenstraße musste während der Veranstaltungszeiten zwischen Karlstraße und Gabelsbergerstraße aus Sicherheitsgründen für den Verkehr gesperrt werden. Diese Sperrung wurde nicht durch den Veranstalter, sondern durch das Kreisverwaltungsreferat (Branddirektion und Veranstaltungs- und Versammlungsbüro) veranlasst. Die Sperrung war erforderlich, da andernfalls eine Entfluchtung des Königsplatzes auf eine befahrene Straße erfolgt wäre.

Insbesondere am Wittelsbacherplatz und am Platz vor der Feldherrnhalle wurden die Vorgaben, was die Nutzung der Fläche betrifft, während der Veranstaltung eingehalten.

Während des Auf- und Abbaus mussten auf Grund der Dimension der entsprechenden Bauten auch Flächen außerhalb der eigentlichen Veranstaltungsflächen genutzt werden. Dabei kam es, insbesondere in der Residenz- und Theatinerstraße, zum Teil zu erheblichen Einschränkungen für den Fußgänger- und Radverkehr.

3) Umzäunung der Veranstaltungsbereiche

Aus Gründen des Infektionsschutzes war eine Umzäunung der Veranstaltungsflächen erforderlich, um eine wirksame Kontrolle der 3G-Nachweise und der Höchstbesucherzahlen auf den Veranstaltungsflächen gewährleisten zu können.

Aus Sicht von Veranstaltungs- und Versammlungsbüro, Branddirektion und Polizei war eine solche Umzäunung aber auch unabhängig vom Infektionsschutz aus Sicherheitsgründen erforderlich.

4) Gestaltung der Aufbauten auf den öffentlichen Plätzen

Die Standgestaltungskonzepte für die Messebauten im Open Space wurden dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorab zur Zustimmung zugeleitet.

Mangels entsprechender Vorgaben war eine Einflussnahme auf die Gestaltung der Standbauten aber nicht bzw. nur in sehr eingeschränktem Umfang möglich. Eine Abweichung von Vorgaben des Stadtrats ist insofern nicht ersichtlich.“

Das **Mobilitätsreferat** schließt sich den Anmerkungen des Kreisverwaltungsreferates (Schreiben vom 03.11.2021) zu den Punkten 1 - 3 vollumfänglich an und führt folgendes aus:

„Auch aus Sicht des Mobilitätsreferates wurden die vom Stadtrat gemachten Vorgaben im wesentlichen eingehalten, allerdings gab es einige, nicht unerhebliche Abweichungen, die bereits das Kreisverwaltungsreferat mit Schreiben vom 03.11.2021 dargelegt hat.

Ergänzend führen wir aus, dass neben der Führung der Hauptfahrradroute durch den Hofgarten auch die Radwegbeziehungen im Bereich des Odeonsplatzes in Fahrtrichtung Süden und im Bereich der Briener Straße und Odeonsplatz, zwischen Residenzstraße und Amiraplatz, in beide Richtungen, nur unzureichend der Allgemeinheit zur Verfügung standen.

Insbesondere während der Auf- und Abbauarbeiten wurden – aufgrund der Dimension der entsprechenden Bauten – auch Flächen außerhalb der eigentlichen Veranstaltungsflächen mit genutzt. Dies betrifft neben den bereits vom KVR genannten Bereichen in der Residenzstraße und Theatinerstraße ebenso Bereiche des Odeonsplatzes (Reiterdenkmal) und in der Briener Straße (Höhe Wittelsbacherplatz).

Mit der Aufstellung von zusätzlichen Trafostationen der SWM zur Strombelieferung an allen Open Spaces und zusätzlicher Pylonen und Ballastierungen für das Kunstwerk „Earth-time“ am Odeonsplatz, die jeweils weit vor dem eigentlichen Aufbauzeitpunkt der IAA Mobility aufgestellt wurden, kam es zu weiteren Einschränkungen für den Fußgänger- und Radverkehr.

Hauptgrund der Einschränkungen resultierten jedoch, wie vom KVR begründet dargelegt, von der Umzäunung der Veranstaltungsflächen, die eine ungehinderte Querung der Flächen sowohl für Besucher*innen der Ausstellungsflächen als auch dem allgemeinen Passantenverkehr unmöglich machten. Besucher*innen und Passanten wurden um die Veranstaltungsflächen kanalisiert.

Im Hinblick auf die Mitteilung des KVR's, dass aus Sicht des Veranstaltungs- und Versammlungsbüros, der Branddirektion und der Polizei eine Umzäunung auch unabhängig vom Infektionsschutz aus Sicherheitsgründen erforderlich gewesen wäre, ist die gesamte Thematik „Open Space“ aus verkehrlicher Sicht für die Folgejahre neu zu betrachten und mit dem Veranstalter zu diskutieren. Aus Sicht des Mobilitätsreferates müssen für die Folgeveranstaltungen die Aufbauten so konzipiert werden, dass sowohl während der Messelaufzeit als auch während des Auf- und Abbaus die Fahrbahn der Residenzstraße (Fußgängerbereich mit „Radfahrer frei“) vollständig zur Verfügung steht. Ist dies nicht möglich, muss die Hofgartenstraße (Eigentum Freistaat) und die Alfons-Goppel-Straße für den Radverkehr nutzbar bleiben. Ist beides – wie in 2022 - nicht möglich, können Radfahren-

de während der IAA die Altstadt nicht ohne Schiebpassagen queren. Eine Genehmigung der Aufbauten wäre daher abzulehnen.

Wie im Erfahrungsbericht dargelegt, weisen wir zusätzlich darauf hin, dass im Bereich des Odeonsplatzes für 2023 (noch) keine geeignete Radumleitung zur Verfügung steht.

Ebenso möchten wir darauf hinweisen, dass eine adäquate Anfahrt des Odeonsplatzes durch Buslinien der MVG oder der Shuttlebusse auf der Blue Lane nicht möglich war. Die erstmals zur IAA Mobility 2021 erprobte Wendemöglichkeit der Buslinien der MVG im Bereich Ludwigstraße / Galeriestraße, wurde bereits während der Messelaufzeit von der MVG gestoppt und kann wegen der schlechten Erfahrungen zukünftig nicht weiterverfolgt werden.

Für Shuttlebusse der Blue Lane gab es lediglich eine Verbindung zwischen Summit und dem „Open Space Königsplatz“.

Im Hinblick auf die Ausführungen zur Blue Lane besteht aus unserer Sicht generelles Einverständnis.“

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft führt zur Stellungnahme des Mobilitätsausschusses folgendes aus: Das Referat für Arbeit und Wirtschaft teilt die Einschätzung des Mobilitätsreferates, dass Verbesserungen mit dem Veranstalter zu diskutieren sind. Nicht teilen kann es die Schlussfolgerung des Mobilitätsreferates, bereits jetzt die Aussage, Aufbauten ggf. nicht zu genehmigen, zu treffen. Die Bereitstellung des Open Space war Bestandteil der Ausschreibung und damit Vertragsgrundlage. Eine Durchlässigkeit war und ist vom Veranstalter ausdrücklich gewünscht. Sollte eine Umzäunung oder Sperrungen mit den entsprechenden Einschränkungen aus Sicherheitsaspekten behördenseitig notwendig sein, so kann dies nicht dem Veranstalter angelastet werden. Eine pauschale Vorfestlegung unabhängig von konkreten Planungen ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht angezeigt. Gleichfalls wird darauf hingewiesen, dass es keine Beschlusslage des Stadtrates gibt, wonach temporäre Schiebepassagen nicht zulässig sind. Davon unberührt bleibt die Hebung von Optimierungspotentialen, die von allen Seiten gewünscht und zugesagt ist. Der entsprechende Dialog mit Verwaltung und Politik ist eingeleitet und wird weiter geführt.

Das **Referat für Klima- und Umweltschutz** zeichnet die Beschlussvorlage unter der Maßgabe mit, dass da RKU zur Etablierung eines Nachhaltigkeitskonzepts im beschriebenen gemeinsamen Format des Runden Tisches zur Fortentwicklung eingebunden wird. Das RKU ist eingebunden.

Eine fristgerechte Vorlage war nicht möglich, da die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Die Behandlung in der heutigen Sitzung entspricht dem Wunsch des Stadtrates, die Vorlage noch in 2021 vorgelegt zu bekommen.

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

II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag über die Einhaltung bzw. Abweichung der Vorgaben bei der IAA Mobility 2021 wird Kenntnis genommen. Der Auftrag aus dem Beschluss des Stadtrates vom 12.10.2021 ist hiermit erledigt.
2. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01997 der Fraktion ÖDP/München Liste, Stadtratsfraktion DIE LINKE vom 11.10.2021 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
3. Der Antrag Nr. 20-26 / B 03125 des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 19.10.2021 ist satzungsgemäß behandelt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

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

Clemens Baumgärtner
Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. RAW - RL

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

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

2. An den Bezirksausschuss 1, 3, 5, 13, 14, 15, 16

An das Baureferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Klimaschutz und Umwelt

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An die MMG

An die SWM GmbH

z.K.

Am