

IAA Mobility - Bericht über den Runden Tisch zur IAA Mobility

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 06038

1 Anlage

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 29.06.2022

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Wie in der gemeinsamen Sitzung des AfAW und des KVA am 31.05.2022.

Die Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 06038 wurde in der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 31.05.2022 behandelt und auf Grund des in der Sitzung eingebrachten Änderungsantrages der Fraktionen SPD/Volt und Bündnis90/Die Grünen und Rosa Liste (Anlage 1) in die Vollversammlung des Stadtrates am 29.06.2022 vertagt.

Dabei wurde das KVR gebeten, in Abstimmung mit der MMG und dem VDA die in Punkt 5 des Änderungsantrages vorgeschlagene Alternativfläche nördlich der Ludwigstraße zu prüfen und in der heutigen Sitzung zu berichten (anstelle der gem. Ziffer 3 und 4 entfallenden Fläche vor der Feldherrnhalle und der Reduzierung des Open Space am Königsplatz um eine Netto-Ausstellungsfläche von 2000 m²).

Diese Vorlage beinhaltet

- in Ziffer 1 den Beitrag des KVR in Erledigung des o.g. Auftrages
- in Ziffer 2 die Stellungnahme von VDA und MMG und
- in Ziffer 3 eine Zusammenfassung der Rückmeldungen und einen Empfehlungsvorschlag aufgrund der Rückmeldungen durch das RAW.

1. Beitrag KVR

Zum Änderungsantrag nimmt das Kreisverwaltungsreferat wie folgt Stellung:

Punkt 1 geändert

„Der Bericht über die Ergebnisse des Runden Tisches und die Vorschläge der Verwaltung zum weiteren Vorgehen bei der IAA Mobility werden zur Kenntnis genommen.“

Zu Punkt 1 ist eine Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates nicht erforderlich.

Punkt 2 neu

„Das Kreisverwaltungsreferat wird aufgefordert, gemeinsam mit dem Veranstalter Lösungen zu erarbeiten, die dem Stadtratsbeschluss von 2020 Rechnung tragen, die Open Spaces für alle zugänglich zu machen und damit auf eine Einzäunung zu verzichten.“

Es ist festzustellen, dass bei den Open Spaces 2021 im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben auf Grund der Corona-Pandemie (hier: 3G-Regelung) ein Zugang für alle grundsätzlich möglich war. Dies konnte auch trotz der Umzäunung der Veranstaltungsflächen gewährleistet werden.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist keine Aussage möglich, ob für die Open Spaces 2023 aus infektionsschutzrechtlichen Gründen eine Umzäunung erforderlich sein wird.

Eine Überfüllung der Ausstellungsflächen / Ausstellungsstände ist auszuschließen und die Freihaltung der Rettungswege sicherzustellen. Dies ist in einem Sicherheitskonzept darzustellen. Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates ist es notwendig, den Zugang zu steuern und ggf. zu kontrollieren, um ein Überschreiten einer Höchstbesucherzahl zu verhindern. Wie eine solche Zugangssteuerung im Detail aussehen kann, liegt primär im Gestaltungsbereich des Veranstalters. Das Kreisverwaltungsreferat geht davon aus, dass eine Umzäunung ein probates Mittel sein kann.

Das Polizeipräsidium München gab auf Anfrage zum Thema Umzäunung folgende Stellungnahme ab:

„Die Open Spaces waren 2021 trotz Einzäunung für alle zugänglich. Dies diente nicht der Zugangsbeschränkung sondern trug zu einem nicht unerheblichen Teil zur Gewährleistung der Veranstaltungssicherheit bei. Durch entsprechende Ein- und Auslassstellen kann eine kurzfristige Reaktion auf eine mögliche Überfüllung gewährleistet werden. Eine Einzäunung bietet allerdings zum einen die Möglichkeit, auf kurzfristige Beschränkungen zu reagieren, und andererseits auch bei sehr hohem Andrang die Besucherströme besser zu kanalisieren.“

Weiterhin kann durch eine Besetzung der Ein- und Auslassstellen mit Sicherheitsdienstmitarbeitern potenziellen Störaktionen oder Standbesetzungen besser begegnet werden. Bei Wegfall technischer Einrichtungen zum Schutz der einzelnen Veranstaltungsortlichkeiten des Open Space muss diese Sicherheitsreduktion durch einen erhöhten Personaleinsatz kompensiert werden. Bei der Definition des Personalbedarfs sind neben potenziellen

Protestaktionen oder Sicherheitsstörungen auch Belange des Brandschutzes, der Entfluchtung sowie Möglichkeiten zur Räumung bei Gefahrensituationen einzukalkulieren.“

Punkt 3 neu

„Der Platz vor der Feldherrnhalle wird als Open Space der IAA ausgenommen. Die Verwaltung wird beauftragt, die Zeit der IAA in Rücksprache mit dem zuständigen Bezirksausschuss dort einen konsumfreien Ort, der zum Verweilen einlädt, zu schaffen.“

Das Kreisverwaltungsreferat kann dazu erst dann eine inhaltliche Stellungnahme abgeben, wenn konkrete Planungen vorliegen. Generell ist es erforderlich, dass die Planungen beim Kreisverwaltungsreferat rechtzeitig durch verantwortliche Personen oder Organisationen beantragt werden. Das Kreisverwaltungsreferat selbst kann die Gestaltung nicht aktiv übernehmen. Im Übrigen eignet sich der Platz ganz ohne Bespielung etc. sehr gut zum Verweilen im Rahmen des Gemeingebrauchs.

Punkt 4 neu

„Die Netto-Ausstellungsfläche des Open Space am Königsplatz wird um 2000qm reduziert. Dadurch soll eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, die Fläche rund um das Mahnmal für die Bücherverbrennung von 1933 und entsprechende Teile der angrenzenden Grünfläche freigehalten werden.“

Gegen eine Verkleinerung der Fläche am Königsplatz besteht seitens des Kreisverwaltungsreferates grundsätzlich kein Einwand. Sie wird aus brandschutztechnischer Sicht begrüßt. Das Mahnmal zur Bücherverbrennung wurde auch zur IAA 2021 berücksichtigt und entsprechend freigehalten. Auch Querungsmöglichkeiten waren für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen fast durchgehend gegeben.

Der Königsplatz ist etwa 200 m lang. Bei einer Reduzierung der Ausstellungsfläche um 2000 qm könnte also ein etwa 10 m breiter Korridor für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Wir weisen darauf hin, dass, insbesondere während des Auf – und Abbaus, aus Sicherheitsgründen zeitweise Sperrungen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auch dann erforderlich sein können, wenn die Ausstellungsfläche in dieser Weise reduziert wird. Klare Aussagen können hierzu allerdings erst nach Vorliegen entsprechender Planunterlagen getätigt werden.

Punkt 5 neu

„Die unter Punkt 4 und 5 genannten Flächen werden stattdessen in der Ludwigstraße nördlich an den bestehenden Open Space zur Verfügung gestellt. Sollten seitens des Kreisverwaltungsreferates Gründe vorgelegt werden, weshalb dies nicht umsetzbar ist, sind die Punkte 3 neu und Punkte 4 neu hinfällig.“

Wie bereits mehrfach ausgeführt, steht das Kreisverwaltungsreferat einer Durchführung der Veranstaltung an zentralen Örtlichkeiten der Münchner Innenstadt nach wie vor kritisch gegenüber. Gleichwohl ist aus Sicht der Sicherheitsbehörde eine Verlagerung in die Ludwigstraße denkbar.

a) Das Baureferat – HA Ingenieurbau - teilte auf Anfrage Folgendes mit:

„Der Bereich direkt auf dem Altstadtringtunnel ist nach dem beiliegenden Flächennutzungsplan nicht direkt betroffen, somit gibt es hier aus unserer Sicht keine Einschränkungen. Wir weisen aber darauf hin, dass das Baureferat - Hauptabteilung Tiefbau ab 2023 den Straßenendausbau im Bereich der Von-der-Tann-Straße herstellt, so dass es hier im Anschlussbereich der Kreuzung Ludwigstr. / Von-der-Tann-Str. zu Konfliktpunkten mit dem Tiefbau kommen kann, die im Vorfeld geklärt werden müssen, bzw. auf den Bauablauf der Maßnahme zur Wiederherstellung der Oberfläche auf Konfliktpunkte hin geprüft werden muss.

Sollten im Bereich des Altstadtringtunnels Aufstellflächen geplant werden, so ist darauf hinzuweisen, dass die Lasten auf 5KN/m² beschränkt werden müssen.

Die zwei Fußgängerunterführungen befinden sich direkt nördlich und südlich der Von-der-Tann-Straße bzw. Altstadtringtunnel. Sollte hier eine Prüfung für höhere Lasten von Nöten sein, bitten wir um mehr Informationen (z.B. Lastangaben, was ist zu erwarten? Einzelfallprüfung) und etwas mehr Zeit, um das beurteilen zu können (evtl. muss hier bei höheren Lasten im Bereich der Fußgängerunterführung auch ein statischer Nachweis durch den Veranstalter erbracht werden). Absperreinrichtungen oder Hinweisschilder an den Bauwerken und Geländern der Abgänge zur Fußgängerunterführung sind lediglich für die Dauer der Veranstaltung mit Kunststoffbändern (kein Draht oder Klebemittel!) zulässig. Es muss ein Ansprechpartner von den Veranstaltern jederzeit mobil erreichbar sein.“

Seitens des Baureferates sind in Teilbereichen der Ludwigstraße Tiefbaumaßnahmen vorgesehen. So soll ca. von Frühjahr 2023 bis Ende 2024 in der Von-der-Tann-Str. die Oberflächenwiederherstellung nach Sanierung des Altstadtringtunnels stattfinden. Dabei wird auch die Kreuzung Ludwigstr. und der westl. Anschlussbereich des Oskar-Von-Miller-Rin-

ges mit umgebaut. Mit entsprechenden Einschränkungen aufgrund der prov. Verkehrsführung bzw. der Baufelder ist zu rechnen. Je nach Beschlusslage (vgl. im Herbst 2022) soll die Ludwigstr. zw. Von-der-Tann-Str. und Schönfeldstr. ebenfalls in diesem Zeitraum umgestaltet werden.

Konkretere Planungen liegen dazu zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor, diese sollen voraussichtlich im Herbst 2022 im Stadtrat beschlossen werden. Ein solcher Beschluss hat Auswirkungen auf die Durchführbarkeit der Veranstaltung. Die Fläche nördlich der Von-der-Tann-Straße steht ggf. nur eingeschränkt zur Verfügung.

b) Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gab folgende Stellungnahme ab:

„Das Vorhaben befindet sich in der Nähe von bedeutenden Einzelbaudenkmälern und innerhalb des Ensembles "Ludwigstraße mit Odeonsplatz". Denkmalfachlich ist dabei von Bedeutung, dass die Denkmäler für Beschädigungen geschützt werden und die Einzeldenkmäler sowie das Ensemble als ganzes optisch wirksam und für die Besucherinnen und Besucher erlebbar bleiben.

Bauhöhe und Geschossigkeit haben bei kleineren fliegenden Bauten Auswirkungen auf das Genehmigungsverfahren, da diese nur erdgeschossig bzw. bis 5m Höhe genehmigungsfrei sind (wenn weitere Anforderungen eingehalten werden). Grundsätzlich sind bei mehrgeschossigen Bauten ausreichend bauliche Rettungswege vorzusehen. Details werden, abhängig von der Personenzahl, im Einzelfall in Absprache durch die Branddirektion festgelegt.“

c) Die Stadtwerke München teilten bezüglich der Strom- und Wasserversorgung für eine mögliche Veranstaltungsfläche im Bereich Ludwigstraße mit:

- In der Ludwigstraße bis zum Siegestor stehen kleinere Stromanschlüsse zur Verfügung, die möglichen Nutzungen durch die IAA kann erst nach genauer Anmeldung der benötigten Leistungen erfolgen.
 - Bei größeren Anschlussleistungen werden wie bei der letzten IAA Bauhofstationen notwendig.
 - Am Odeonsplatz vor dem Innenministerium wird sicherlich wieder eine Bauhofstation notwendig werden, da dort sehr wenig Leistung zur Verfügung steht.
 - Wasseranschlüsse sind in ausreichender Stückzahl vorhanden

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH übermittelt neben technischer Details folgende Rückmeldung:

Gemeinsame Stellungnahme aus den Fachbereichen Angebotsplanung (MP-AB) sowie Betrieb Bus (MB):

Die IAA 2023 ist nach Möglichkeit so durchzuführen, dass für den ÖPNV keine Beeinträchtigungen entstehen.

Das heißt, die Straßenfläche vor dem Odeonsplatz und die Ludwigstraße sind sowohl von Aufbauten als auch von sonstigen Veranstaltungsaktivitäten freizuhalten. Diese sollten im Sinne eines reibungslosen ÖPNV rein auf den Fußgängerbereich des Odeonsplatzes und auf den Königsplatz (ohne Luisenstraße) beschränkt werden. Dies widerspricht damit dem uns zugesendeten Antrag der Fraktionen SPD/Volt und Die Grünen/Rosa Liste.

2021 mussten Umleitungen bei den Linien 100, 153, N40, N41 und N45 in Kauf genommen werden. Diese sollten durch die Wendung auf Höhe Galeriestraße minimiert werden. Trotz zahlreicher Abstimmungsgespräche und auch Ortsterminen war die Wendung auf Höhe der Galeriestraße zumeist nicht möglich, da die Halteverbote häufig nicht beachtet wurden.

Da die optimale Lösung für den ÖPNV leider auch 2023 nicht möglich sein wird, sollten zumindest realistische Lösungen, die auch betrieblich durchführbar sind, gefunden werden und gleichzeitig den ÖPNV nur so gering wie möglich beeinträchtigen.

Eine Sperrung der Ludwigstraße bis zum Siegestor muss daher in jedem Fall ausgeschlossen werden. Denn in dem Fall wären nicht nur die Linien 100 und 153 sowie die Nachtlinien N40, N41 und N45 (noch massiver) betroffen, sondern es wären zusätzlich die Linien 58/68 (Cityring) und 154 massiv betroffen - und dementsprechend viele Fahrgäste. Sofern der Altstadtring an der Oberfläche (also Von-der-Tann-Straße und Oskar-von-Miller-Ring) vom Veranstaltungsgeschehen ausgeschlossen und eine Ersatzhaltestelle Von-der-Tann-Straße dort eingerichtet werden kann, wäre es ein Kompromiss, die Ludwigstraße zwischen Odeonsplatz und Von-der-Tann-Straße der Veranstaltungsfläche zuzuschlagen. Für die Linie 153 müsste jedoch als Wendung eine Blockumfahrung eingerichtet und eine provisorische Endhaltestelle angeordnet werden, an der auch die Wendezeit abgewartet werden kann.

Die Ludwigstraße nördlich der Von-der-Tann-Straße ist als Veranstaltungsfläche auszuschließen und muss frei befahrbar bleiben.

Die Auf- und Abbauezeiten im Bereich Ludwigstraße zwischen Odeonsplatz und Von-der-Tann-Straße, auf der Straßenfläche vor dem Odeonsplatz und möglichst auch auf der Brienner Straße sind zu reduzieren, damit sich die Umleitungen im Wesentlichen auf die Ver-

anstellungstage beziehen. Umleitungen während des Auf- und Abbaus müssen auf ein Minimum reduziert werden.

Dazu noch als Hinweis: Am Odeonsplatz werden häufig Veranstaltungen durchgeführt, diese beschränken sich jedoch auf das Wochenende. Bei der IAA 2021 wurde der Bus-ÖV 16 Betriebstage in einem hochfrequentierten Innenstadtbereich beeinträchtigt, auch der Alltagsverkehr nach den Sommerferien war davon betroffen. Hier muss bei der Organisation dringend angesetzt/optimiert werden.

d) Vom Polizeipräsidium München haben wir folgende Stellungnahme erhalten:

„1. Berücksichtigung von Versammlungen

Während der IAA Mobility 2021 konnte ein starkes themenbezogenes Versammlungsgeschehen im gesamten Stadtgebiet festgestellt werden. Aus dieser Erfahrung heraus, sollten bei der Vergabe der Veranstaltungsflächen auch Bereiche zur Durchführung von Versammlungen vorgehalten werden. Auch nicht angemeldete Versammlungen die ggf. nicht aufgelöst werden können, sowie Spontanversammlungen sind hier mit einzukalkulieren.

2. Anfahrtswege zu Staatsministerien / Staatskanzlei sowie Individualverkehr

Die in diesem Bereich situierten Staatsministerien müssen sowohl für Fußgänger, als auch für den Fahrverkehr erreichbar bleiben. Dabei muss eine Erhöhung der Unfallgefahren ausgeschlossen werden und die Verkehrssicherheit insbesondere im fließenden Verkehr gewährleistet bleiben. Ein wesentlicher Teil hierbei ist eine erkennbare und verständliche Beschilderung sowie die strikte Trennung zwischen Fuß- und Fahrradverkehr. Weiterhin sind insbesondere die Sicherheitsbereiche rund um das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration und der Staatskanzlei sowie die Zu- und Abfahrtswege des Bayerischen Staatsministeriums für Unterricht und Kultus bzw. dem Prinz-Carl-Palais zu berücksichtigen. Auch Fluchtwege sowie Feuerwehranfahrtsrouten und Rettungswege sind zwingend freizuhalten. Diese wären bei einer vollständigen Belegung des o.g. Bereiches insbesondere auch durch den Aufbau zumindest deutlich erschwert erreichbar.

Weiterhin sollte eine dauerhafte und ungehinderte Fußgänger- und Fahrradverbindung aller umliegenden Straßen, insbesondere für die dortigen Anwohner, gewährleistet werden. Bei einer Verlängerung der Veranstaltungsfläche vom Odeonsplatz/Ludwigstraße bis zur Von-der-Tann-Straße wäre im Bereich der Galeriestraße kein Individual- und Anwohnerverkehr mehr möglich. Eine verkehrsmäßige Erschließung der Galeriestraße wäre somit nur über die ostseitige Schranke möglich. Die Öffnung wäre über die Residenzverwaltung zu beantragen. Wir geben jedoch zu bedenken, dass eine Zu- und Abfahrt vorbei an der

Staatskanzlei bzw. Prinz-Carl-Palais aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Fuß- und Radweg) im Einzelfall für Anwohner nur kurzfristig und eben nicht für einen längeren Zeitraum geeignet ist. Nicht zuletzt bedeutet eine derartige Einschränkung des Verkehrsbereichs eine sehr starke Belastung der Anwohner. Weiterhin befindet sich das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in der Ludwigstraße 2, 80539 München. Hier sollte ebenfalls die An- und Abfahrtsituation berücksichtigt werden. [3. Einzäunung des Veranstaltungsgeländes]

siehe oben

4. Technische Infrastruktur

Die technische Versorgung der einzelnen Veranstaltungsortlichkeiten innerhalb des Open Space sollte grundsätzlich dergestalt erfolgen, dass eine Einwirkung auf die technische Infrastruktur durch Unberechtigte bestmöglich verhindert wird. Diesbezüglich wird auf den Brandanschlag auf einen zentralen Stromverteilungsknoten im Münchner Osten in 2021 verwiesen.

5. Ausdehnung bis zum Siegestor

Bei einer Ausdehnung der Veranstaltungsfläche bis zum Siegestor sollten die o.g. Voraussetzungen ebenfalls berücksichtigt werden. Ergänzend wäre hier anzuführen, dass auch das Gelände der LMU hiervon tangiert wäre. Weiterhin ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass die Veranstaltung mehrere Tage andauert und neben den Anwohnern auch Dienstleister (z.B. Müllabfuhr, Lieferverkehr, Post, usw.) den Anfahrtsweg vorbei an der Staatskanzlei bzw. Prinz-Carl-Palais nehmen müssten.“

e) Das Mobilitätsreferat teilte Folgendes mit:

Nachfolgend dürfen wir Ihnen eine kursorische Prüfung zu einer möglichen Ausdehnung der Open Spaces 2023 senden. Bei der Prüfung handelt es sich um eine thematische Annäherung. Detaillierte und abschließende Aussagen können bei Veranstaltungen und allen anderen Eingriffen in den Straßenraum erst getroffen werden, wenn das genaue Ausmaß des Eingriffs bekannt ist. Im Fall der IAA Mobility 2023 wären für eine detaillierte Diskussion und eine abschließende Prüfung die Daten der einzelnen Stände, die Logistik- und Sicherheitskonzepte und eine umfassende Abstimmung mit den Anliegern notwendig.

Grundsätzliches

Jede Straße kann prinzipiell für einen längeren Zeitraum gesperrt werden. Ein Beispiel hierfür ist die Autobahnbrücke A45-Talbrücke Rahme in NRW, die für ca. fünf Jahre gesperrt sein wird. Die entscheidende Frage bei Straßensperrungen ist jedoch oftmals, welche Vorbereitungsmaßnahmen, wie z.B. Ertüchtigungen von Umleitungen, Anliegerabstimmungen und Informationsmaßnahmen getroffen werden sollen (Vorlaufzeit & Finanzierung) und welche Einschränkungen (Staus und Umwege) und Beeinträchtigungen durch Lärm und erhöhte Verkehrszahlen insbesondere politisch für vertretbar gehalten werden.

Ausgangslage

- Die Verlegung der Open Spaces auf die Ludwigstraße ist inhaltlich zu teilen in die „kleine Ludwigstraße“ zwischen Feldherrnhalle und Altstadttring und die „große“ Ludwigstraße zwischen Altstadttring und Siegestor.
 - Die Fläche vor der Feldherrnhalle wird kulturell anderweitig genutzt.
 - Es wird von einer Sperrzeit von drei Wochen für Auf-/Abbau und die Veranstaltung selbst ausgegangen.
 - Die Oberfläche des Altstadttrings wird gemäß aktuellem Stand eine Baustelle sein.
 - Der Altstadttringtunnel selbst ist noch nicht fertiggestellt.
 - Der Altstadttring bleibt an der Oberfläche befahrbar. Eine Querung zwischen der kleinen Ludwigstraße und der großen Ludwigstraße kann nur an der vorhandenen Lichtsignalanlage erfolgen.
 - Der erste Teil des Radschnellwegs am Altstadttring zwischen Lenbachplatz und Ludwigstraße ist ein Baustelle.

„Kleine Ludwigstraße“

Die Sperrung dieses Abschnitts ist eingeübt, wenn auch nicht über einen Zeitraum von drei Wochen. Für die Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit 2012 war die Ludwigstraße eine Woche gesperrt.

Eine derart lange Sperre macht eine besondere Anliegerbefassung notwendig, da alle Liefertätigkeiten und Versorgungsleistungen (Handwerker, Müllabfuhr usw.) in der Ludwigstraße über den ganzen Zeitraum neben dem Auf- und Abbau und während der Veranstaltung selbst durch den Veranstalter ermöglicht werden müssen.

Es wäre daher eine geschützte Anliegerspur (auch für Radfahrende Anlieger) neben den Arbeitsstellen für die Pavillons einzurichten. Die Befahrung dieser Spur wäre durch die Polizei oder einen Sicherheitsdienst zu kontrollieren. Eine Beschränkung auf Anlieger mittels Verkehrszeichen wäre nicht ausreichend, da eine Beschränkung auf Anlieger (Anlie-

ger umfasst z.B. auch Personen, die einen Arzt oder ein Geschäft besuchen wollen) im innerstädtischen Raum in der Regel nicht wahrgenommen und zu meist nicht befolgt wird. Für die Zeit der eigentlichen Veranstaltung wäre durch den Veranstalter mit den Anliegern eine Vereinbarung für die Anfahrt außerhalb der Veranstaltungszeiten zu treffen. Entsprechende Möglichkeiten gab es auch bei der IAA 2021.

Die Erschließung der Galeriestraße ist gesondert zu betrachten. Durch die ausgedehnte Nutzung der Ludwigstraße wären die Galeriestraße und das Landwirtschaftsministerium (Parkplatz) nicht mehr erreichbar. Beides ist dem Grunde nach über den Hofgarten anfahrbar, sofern der Freistaat einer Durchfahrt mindestens für die Veranstaltung oder den gesamten Zeitraum zustimmt (Abstimmung Veranstalter im Rahmen des Logistikkonzeptes).

Der Fußverkehr ist an beiden Straßenseiten während der gesamten Sperrzeit zu ermöglichen. Dies scheint bei einer abgestimmten Planung der Veranstaltung möglich.

Für den Radverkehr bringt die Verlegung der Open Spaces erhebliche Beeinträchtigungen mit sich. Während der gesamten Sperrzeit wird die Ludwigstraße voraussichtlich nicht für den Radverkehr nutzbar sein.

Ob während des Auf- und Abbaus in der Ludwigstraße eine gesicherte Radführung möglich ist, hängt von den Planungen der Pavillons ab.

Im Grunde erscheint aktuell eine Umfahrung über den Altstadttring oder über die Achse Sparkassenstraße, Falkenturmstraße, Alfons-Goppel-Straße, Hofgarten, Prinz-Carl-Palais, Querung des Altstadttring die kürzeste und sicherste Umfahrung zu sein, sofern der Freistaat der Durchfahrt durch den Hofgarten zustimmt. Diese Umleitung des Radverkehrs über einen Zeitraum von zwei oder drei Wochen wird erfahrungsgemäß zu Beschwerden führen.

Die Radverbindung Brienerstraße – Hofgarten wäre während der Veranstaltung wahrscheinlich aufgrund des Zuschaueraufkommens nicht nutzbar. Während Auf- und Abbau wäre diese Achse gesichert aufrecht zu halten.

In 2021 waren für die Stromanschlüsse und für das errichtete Kunstwerk Aufbauten im Straßenraum notwendig, die die Verkehrssituation beeinträchtigt haben. Ob und welchem Ausmaß solche Einrichtungen wieder notwendig werden bzw. an welchen Stellen ist aktuell nicht bekannt.

Zudem ist auch der Trachtenzug anlässlich des Oktoberfests 2023 inkl. der Tribünen seitens KVR Veranstaltungsbüro zu berücksichtigen.

„Große Ludwigstraße“

Die Sperrung dieses Abschnitts ist deutlich kritischer zu beurteilen und mit erheblichen Beeinträchtigungen für die Anlieger, den Radverkehr und MIV / ÖPNV verbunden. Eine Sperrung dieses Abschnitts erfolgt bisher nur an Wochenenden für das Street Life Festival.

Ob und wie eine dreiwöchige Sperre für die Anlieger gestaltet werden kann, ist ohne eine umfassende Detailabstimmung zwischen Veranstalter und Anlieger nicht zu klären. Besondere Berücksichtigung benötigen möglicherweise das Sozialgericht, der Bayerische Verwaltungsgerichtshof, St. Ludwig und die Tierklinik in der Königinstraße (Zufahrt für größere Tiertransporter).

Die Anfahrt zum Krankenhaus in der Schönfeldstraße muss jederzeit möglich sein. Das ist aber eingeübte Praxis und muss vom Veranstalter berücksichtigt werden.

Für die Anlieger der Straßen östlich der Ludwigstraße hin zum Englischen Garten würden durch die Sperre lange Umfahrungen notwendig, die zweifelsohne zu Beschwerden führen.

Wie oben bereits ausgeführt wäre auch in diesem Teil eine geschützte Anliegerspur (auch für Radfahrende) während des Auf-/Abbaus einzurichten und Sonderabsprachen für die Veranstaltungszeit zu treffen. Die Zufahrt zu dieser Spur wäre zu kontrollieren (siehe oben).

Der Fußverkehr wäre während der gesamten Sperrzeit geschützt an beiden Seiten zu ermöglichen. Das sollte aufgrund der Weitläufigkeit der Straße möglich sein.

Der MIV wäre über eine Vielzahl von Vorhinweisschildern bereits in der Ingolstädter Straße, auf der A9, dem Mittleren Ring, der Prinzregentenstraße usw. auf die Sperre hinzuweisen. Eine Umleitung des MIV in Schwabing über die Georgenstraße, Franz-Joseph-Straße, Herzogstraße usw. ist nicht zielführend und durch intensive Öffentlichkeitsarbeit zu vermeiden. Die Sperrung der großen Ludwigstraße mit 35.000 KFZ/24h wird aber zweifelsohne zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen führen.

Die Beeinträchtigungen für den Radverkehr hängen von der Größe der Pavillons und den Aufbauarbeiten ab. Da in der Ludwigstraße in der Spitzenstunde ca. 400 Radfahrende je Richtung unterwegs sind, ist mit großer Wahrscheinlichkeit für den Auf- und Abbau mindestens eine Fahrrichtung umzuleiten. Während der Veranstaltungszeit sind sicher beide Fahrtrichtungen umzuleiten. Eine Umleitung des Radverkehrs am Siegestor in die Schackstraße zur Königinstraße und dann zum Altstadtring (Querung an Anforderungsampel) und durch den Hofgarten zur Alfons-Goppel-Straße ist dem Grunde nach möglich. Die Streckenführung ist für die große Anzahl an Radfahrenden aber nur bedingt geeignet. Insbesondere die Querung des Altstadtrings ist ein neuralgischer Punkt, der keine ausreichenden Aufstellflächen bietet. Andere Umfahrestrecken wären mit deutlichen Umwe-

gen verbunden und würden mit großer Wahrscheinlichkeit nicht akzeptiert. Eine derart lange Radumfahrung bringt zweifelsohne ebenfalls eine Vielzahl von Beschwerden mit sich.

Blue Lane

Das Mobilitätsreferat ist mit der Messe München und dem VDA bezüglich einer Neuaufgabe bereits in Kontakt und wird dem Stadtrat im Herbst gesondert berichten.

Fazit Mobilitätsreferat

Zur Beurteilung der Nutzung der Ludwigstraße sind Detailgespräche und eine Einbindung der Anlieger notwendig.

Die Sperrung der „kleinen Ludwigstraße“ scheint unproblematischer zu sein als die der „großen Ludwigstraße“. Die Auswirkungen auf die Anlieger und alle Verkehrsarten sind deutlich geringer.

f) Das Kreisverwaltungsreferat geht aufgrund der bisher vorliegenden Rückmeldungen davon aus, dass eine Nutzung der Ludwigstraße bis zum Siegestor, vorbehaltlich konkreter Antragsunterlagen bzw. eines konkreten Nutzungskonzeptes und einer detaillierten Abstimmung des Veranstalters mit den Anliegenden, rein technisch realisierbar sein könnte.

Veranstaltungsrechtliche Bewertung:

In dem durch die IAA angefragten Bereich (Odeonsplatz – Siegestor) finden regelmäßig größere Veranstaltungen statt, z.B. das Streelife Festival oder die Bauernmarktmeile. Diese sind aber insbesondere hinsichtlich der Dauer der erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen und der notwendigen Infrastruktur nicht mit der IAA vergleichbar.

Eine Platzierung von Standbauten ist im Bereich Briennerstr./Hofgartenstr./ vor dem Platz vor der Feldherrnhalle aus brandschutztechnischer Sicht jedoch nicht möglich. Diese Fläche ist für die umliegenden Gebäude und insbesondere für die U-Bahn-Station Odeonsplatz (Kreuzungsbahnhof U3/U4/U5/U6) als Fläche für die Feuerwehr zwingend erforderlich.

Konkrete Aussagen zur Nutzung der Ludwigstraße im weiteren Verlauf Richtung Von-der-Tann-Straße und darüber hinaus können erst mit Vorlage entsprechend detaillierter Planungen getroffen werden. Neben den allgemeinen Vorgaben, die für Veranstaltungen auf öffentlichem Grund gelten (Freihaltung der Flucht- und Rettungswege, Zugänglichkeit von

Gebäuden und U-Bahnbereichen, Feuerwehrezufahrten und – aufstellflächen etc.) sind keine besonderen Beschränkungen bezüglich der grundsätzlichen Nutzbarkeit der Flächen ersichtlich. Generell hat jedoch immer eine Prüfung im Einzelfall zu erfolgen, dies gilt auch in Hinblick auf die Traglast und die Statik.

Eine Absicherung der Veranstaltungsfläche durch mobile Fahrzeugsperren, wie sie zwischenzeitlich bei Großveranstaltungen in München Standard ist, gestaltet sich bei der Ludwigstraße deutlich schwieriger als bei einer Veranstaltung auf dem Platz vor der Feldherrnhalle und würde voraussichtlich dazu führen, dass das vorhandene Sperrmaterial nicht ausreicht. Auch hier ist ein Vergleich mit beispielsweise dem Streelife-Festival nur bedingt möglich, da die Open Spaces eine Vielzahl von Örtlichkeiten belegen, die alle zeitgleich zu sichern sind.

Versammlungsrechtliche Bewertung:

Im Zusammenhang mit der IAA wird mit mehreren, auch größeren, Versammlungen gerechnet. Diesen ist ausreichend Raum zu gewähren.

Für die Durchführung von Versammlungen im Zusammenhang mit der IAA ist die Nutzung der Flächen durch die IAA beginnend vom Odeonsplatz / Ludwigstraße bis zum Geschwister-Scholl- und Prof.-Huber-Platz und ggf. weiter mit einer Bühne vor dem Siegestor durch die IAA aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates wesentlich ungünstiger als eine Belegung des sog. Odeonsplatzes (Platz vor der Feldherrnhalle).

Am Odeonsplatz (Platz vor der Feldherrnhalle) soll gemäß vorliegendem Änderungsantrag ein konsumfreier Ort, der zum Verweilen einlädt, geschaffen werden. Dabei bleibt unklar, ob er damit auch für Versammlungen zur Verfügung stehen könnte. Bei aktiver Schaffung eines konsumfreien Ortes, der zum Verweilen einlädt, mit beispielsweise Liegestühlen und Sand, würde der Platz als Versammlungsfläche wohl entfallen. Selbst wenn er aufgrund fehlender Aufbauten nicht als Versammlungsfläche entfallen würde, wäre er, wenn sicherheitsrechtlich überhaupt möglich, nur für eher kleinere Versammlungen geeignet, da unmittelbar im Anschluss am Wittelsbacher Platz und in der Ludwigstraße die Veranstaltung durchgeführt wird. Es wäre somit voraussichtlich nicht möglich, größere Versammlungen in näherer Umgebung zu den Veranstaltungsortlichkeiten durchzuführen.

Fazit des Kreisverwaltungsreferates:

Nach derzeitigem Informationsstand erkennt das Kreisverwaltungsreferat trotz erheblicher Beeinträchtigungen, insbesondere für die MVG, keine grundsätzlichen Ausschlussgründe, die gegen eine Verlagerung von Flächen in die Ludwigstraße sprechen. Hierzu müssen je-

doch noch klarere Aussagen zur Baustellentätigkeit im gewünschten Bereich vorliegen (vgl. Rückmeldung Baureferat). Die detaillierte weitere Planung sollte die vorliegenden Stellungnahmen berücksichtigen. Eine Verlängerung nur bis zur Von-der-Tann-Straße macht im Ergebnis kaum einen Unterschied zu 2021. Hier war der Bereich bereits im Zusammenhang mit der Veranstaltung gesperrt bzw. sollte als Wendemöglichkeit für eine Buslinie dienen. Eine Verlängerung darüber hinaus stellt ein Novum dar und bringt wie dargestellt einen erweiterten Abstimmungsbedarf mit sich.

Punkt 6 neu

„Das Kulturprogramm auf den Open Spaces, das 2021 aufgrund der Corona-Pandemie entfallen musste, soll 2023 stattfinden.“

Grundsätzlich besteht dazu seitens des Kreisverwaltungsreferates kein Einwand, da ein Kulturprogramm bereits Bestandteil des ursprünglichen Beschlusses des Stadtrates zur IAA vom 29.04.2020 war. Ohne konkrete Planungen, wie das Kulturprogramm aussehen soll, kann dazu seitens des Kreisverwaltungsreferates keine weitere Aussage getroffen werden. Das Kulturprogramm ist zusammen mit der Gesamtveranstaltung zu beantragen und im Sicherheitskonzept zu berücksichtigen.

Punkt 7 neu

„Das Kreisverwaltungsreferat wird aufgefordert, mit dem Veranstalter im Vorfeld Lösungen zu finden, wie die Auf- und Abbaueiten eingehalten werden können.“

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Punkt 3.5 der ursprünglichen Beschlussvorlage verwiesen.

Starre Vorgaben bezüglich der Auf- und Abbaueiten sind aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates nicht zielführend. Die entsprechenden Zeiten werden aber basierend auf den Erfahrungen im Jahr 2021 voraussichtlich optimiert werden können. Dies gilt aber in erster Linie bei den Veranstaltungsflächen, bei denen bereits Erfahrungswerte vorliegen. Wie sich die Auf- und Abbaueiten bei der Nutzung anderer Veranstaltungsflächen entwickeln, kann seitens des Kreisverwaltungsreferates zum aktuellen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, wobei die Zeiten naturgemäß vom bewilligten Umfang der Veranstaltung abhängen.

Bei der Einhaltung der Zeiten und Flächen sind, wie bereits für die IAA Mobility 2021 erfolgt, Abstimmungen mit der Branddirektion erforderlich.

Punkt 8 neu

„Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, mit dem Veranstalter über die Auswertung der Blue Lane 2021 Gespräche zu führen. Auf Grund der Auswertung 2021 ist eine Neuaufgabe wenig zielführend. Sollte die Veranstalterin Interesse an einer Blue Lane 2023 haben, sollten mit der Veranstalterin über alternative Route gesprochen werden.“

Für den Themenkomplex Blue Lane ist das Mobilitätsreferat verantwortlich, seitens des Kreisverwaltungsreferates erfolgt hierzu keine Stellungnahme.

Punkt 9 neu

„Dem Stattfinden der IAA 2023 auf den öffentlichen Flächen im Rahmen der zuvor genannten Änderungen wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt dem Stadtrat und den betroffenen Bezirksausschüssen das konkrete Veranstaltungskonzept zu Kenntnisnahme vorzulegen, sobald dieses vom Veranstalter eingereicht wurde. Insbesondere soll dabei die Einfügung ins Stadtbild die verkehrlichen Auswirkungen und Überlegungen zu Querungsmöglichkeiten dargelegt werden.“

Auch aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates sollten dem Stadtrat und den betroffenen Bezirksausschüssen die Planungen für die Open Spaces zeitnah vorgestellt werden. Das Kreisverwaltungsreferat kann dies erst nach offizieller Antragstellung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens mit den Antragsunterlagen umsetzen. Hier ergeben sich ggf. andere Möglichkeiten durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft.

Anm. RAW: Das RAW verweist hierzu auf die Ausführungen in der Vorlage, wonach eine Vorstellung der Planungen selbstverständlich geplant ist.

Punkt 10 (ehemals Punkt 2) geändert

„Dieser Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle.“

Zu diesem Punkt ist eine Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates entbehrlich.

Ergänzung des RAW:

In Hinblick auf die im nachfolgenden Kapitel 2 aufgeführte Stellungnahme des VDA/MMG, die sich auf die technischen Voraussetzungen der Ludwigstraße bezieht, ergänzt das

RAW an dieser Stelle den Vortrag um den Beitrag der MVG, der die technischen Voraussetzungen zur kritischen Traglast behandelt:

„Unter welchen Bedingungen (max. Traglast, Bauhöhe, Zweigeschossigkeit) sind Bauten (Stände) möglich?

Neubauten sind möglich, solange sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Stand- und Gebrauchssicherheit der U-Bahn-Anlagen haben. Dabei ist es den SWM MI-PL-TP nachzuweisen, dass das Bauvorhaben in allen Bauzuständen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Stand- und Gebrauchssicherheit der U-Bahn-Anlagen hat.

Dies betrifft auch Notausstiege, Luftschwallenschächte und ggf. Dükeranlagen. Dazu ist ggf. (z.B. in Fall von größeren Bauvorhaben oder erheblichen Überschreitungen der Bemessungsschnittgrößen der Bestands-U-Bahnbauten), eine gutachterliche Stellungnahme eines im U-Bahn-Bau erfahrenen Sachkundigen vorzulegen.

Der Sachkundige ist vorab in Abstimmung mit SWM- MI-PL-TP festzulegen.

Gleiches gilt beim Aufstellen von Kränen, Geräten, Baufahrzeugen bzw. Aufbringen von sonstigen Einzel- bzw. Flächenlasten im Bau- oder Endzustand.

Die U-Bahnbauwerke sind im Allgemein für folgende Lastenklasse bemessen:

- SLW 60+Gleichlasten für Haupt- und Nebenspur, oder
- SLW 80 im Alleingang, oder
- 1t/m²

Die maximale Traglast ist anhand der Bestandsunterlagen von allen betroffenen Bestandsbauten im jeweiligen Fall zu ermitteln. Dabei sind anhand der Bestandsstatiken detaillierte Last-, ggf. Schnittgrößen- und ggf. Bewehrungsvergleiche durchführen.“

2. Stellungnahme MMG und VDA zu den Ergebnissen der Prüfungen im Kontext des Änderungsantrags der Fraktionen SPD/Volt und Bündnis90/Die Grünen und Rosa Liste

„Schwerpunktmäßig nehmen der VDA und die Messe München gemeinsam nachfolgend vor allem zu den Punkten 3, 4 und 5 des Änderungsantrages der Fraktionen SPD/Volt und Bündnis90/Die Grünen und Rosa Liste Stellung, da diese grundsätzliche Veränderungen des Veranstaltungskonzeptes der IAA MOBILITY bedeuten würden. Aufgrund der Abhängigkeiten voneinander hier vor allem zu Punkt 5.

Die Prüfung einer zur Verfügungsstellung der Flächen der Ludwigstraße (ca. 4.000 m² Nettoausstellungsfläche im Abschnitt startend am Odeonsplatz bis zum Siegestor/Geschwister-Scholl-Platz bzw. Professor-Huber-Platz) als IAA Open Spaces wurde u.a. auch

seitens VDA und Messe München, als eine eventuell mögliche alternative Variante, in die Diskussion eingebracht und steht nun im Rahmen des Antrags zur Beschlussfassung. Ziel des Vorschlages war es, den möglichen Lösungsraum für die Nutzung von öffentlichen Flächen in München zur IAA MOBILITY zu erweitern. Beide Veranstaltungsvertreter stehen daher dem Veranstaltungsort grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber.

Entscheidend für eine positive Entscheidung zur Nutzung der Ludwigstraße als Ausstellungsfläche zur IAA MOBILITY war und ist jedoch, dass die notwendigen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für eine solche Nutzungsart sowohl für die städtischen Referate als auch den Veranstalter gegeben sein müssen.

Die Prüfung fand daher auf Bitten des Wirtschaftsausschusses des Stadtrats der Landeshauptstadt München zwischen dem VDA, der Messe München und den zuständigen Referaten statt. Die Prüfung der Nutzung der Ludwigstraße, insbesondere der kleinen Ludwigstraße wurde seitens der Referate mit „Keine grundsätzlichen Ausschlussgründe“ bzw. „rein technisch realisierbar sein könnte“ bewertet.

Ergänzend zu den in der Sitzungsvorlage des Referats für Arbeit und Wirtschaft zusammengefassten Einschätzung und Ergebnisse der Referate gibt es von jedem Referat eine detaillierte eigene Stellungnahme.

Der VDA und die Messe München haben nun auf Basis dieser Ergebnisse der Referate und der Erkenntnisse aus den Diskussionen die Nutzung der Ludwigstraße als Ausstellungsfläche insbesondere für größere, professionelle Ausstellungsstände (nicht vergleichbar mit den Ständen des Streetlife Festivals) bewertet. Vor allem für diese Arten von Ausstellungsständen werden entsprechende Flächen benötigt.

Die Prüfung hat vor allem zwei so einschränkende Punkte herauskristallisiert, dass eine Nutzung der Ludwigstraße für größere Aussteller der IAA MOBILITY und damit die Nutzung als Ersatzflächen leider als nicht umsetzbar bewertet werden muss:

- Traglasten: Abweichend vom Baureferat geben die Stadtwerke München aufgrund der U-Bahnbauwerke in Ihrer Detailschätzung eine Beschränkung der Traglasten auf 1t/m² vor. Nach erneuter Bitte um Konkretisierung haben die SWM folgende Lastwerte präzisiert:

„Die betroffenen U-Bahn-Bauwerke (*U-Bahnhöfe Odeonsplatz und Universität, sowie die U-Bahn-Tunnel und -Bauwerke unter der Ludwigstraße*) wurden bei der Errichtung ab 1966 mit veränderlichen Nutzlasten durch die folgenden Lastfälle beaufschlagt und dimensioniert:

- SLW 60 + Gleichlasten für Haupt- und Nebenspur, entspricht etwa einen Schwerlastwagen von 60 Tonnen Gesamtlast
- SLW 80 im Alleingang, entspricht etwa einen Schwerlastwagen von 80 Tonnen Gesamtlast, und

- 10 [kN/qm] (≈ 1 [t/qm]), entspricht einer allgemeinen Verkehrslast

Diese Angaben gelten für die gesamte Ludwigstraße. Die U-Bahn verläuft unter der gesamten Ludwigstraße. Aufgrund von Lastausbreitungen von Bauwerken im Untergrund sind die U-Bahn-Bauwerke in der Ludwigstraße immer zu berücksichtigen. Somit können KEINE unkritischen Bereiche pauschal genannt werden.

Die Auflast von 1 [t/qm] im Bereich der Straßenfahrbahn ist daher der Wert, der in jedem Fall möglich ist, im Bereich des Gehweges ggf. nur 0,5 [t/qm]. Jede weitere Last muss im Einzelfall von einem Sachverständigen unter früh- und rechtzeitiger Beteiligung der SWM geprüft werden.

Zusammenfassend:

Die Planung aller Anlagen (Bühnen, Netzskulptur, etc.) mit dazugehörigen Lastannahmen (inkl. der auszustellenden Fahrzeuge) muss rechtzeitig den SWM MI-PL-TP und SWM MI-VB-B vorgelegt werden. In einem ersten Schritt muss die jeweilige Messestandveranstalterin einen Lastvergleich anhand der Bestandsstatiken der U-Bahn-Bauwerke durchführen lassen (Vergleich Statik zu Auflasten aus Messeständen). Nach Prüfung seitens SWM MI-PL-TP können weitergehende Untersuchungen (Schnittgrößenvergleich bzw. Bewehrungsmengenvergleich) erforderlich werden.“

Der Bedarf der IAA MOBILITY liegt jedoch durchgängig bei 5t/m² (analog zu den restlichen Plätzen). Damit entspricht die Alternativfläche was die Traglasten anbelangt nicht dem Bedarf der IAA MOBILITY.

- Baustelle und Tiefbaumaßnahmen im Bereich der Ludwigstraße/Von-der-Tann-Straße: Nach Einschätzung des Baureferates ist die – in der Zeit der IAA MOBILITY – geplante Baustelle sowie die Tiefbaumaßnahmen im Bereich der Ludwigstraße/Von-der-Tann-Straße voraussichtlich stark konfliktträchtig. Es ist absehbar, dass es zu entsprechenden Einschränkungen des Auf- und Abbaus sowie der Veranstaltungslaufzeit aufgrund der Baufelder bzw. der prov. Verkehrsführung kommen wird. Damit ergibt sich ein nicht vorhersehbares Planungsrisiko, das erst im Herbst 2022 ausdetailliert werden könnte, zu spät für die Planung der IAA MOBILITY 2023.

Darüber hinaus ist klar geworden, dass die Nutzung z.B. der kleinen Ludwigstraße für normale bis große Ausstellungsstände eine hoch komplexe Anwohner- und Verkehrslogistik nach sich zieht, die im Grunde zum Gegenteil des angestrebten Ziels – der Reduktion von Einschränkungen und Beschwerden – führen würde. Den Ausführungen bspw. des Mobilitätsreferats und des Kreisverwaltungsreferats entnehmen wir, dass der Eingriff in den Verkehr, egal für welche Mobilitätsform, enorm wäre und höher als in Verbindung mit den bestehenden Flächen. Dies wirft die Frage auf, ob dies das richtige Signal darstellt, das mit dem Prüfauftrag verfolgt werden sollte.

Exemplarisch seien hier genannt:

- o Die Sicherstellung der An- und Abfahrtsituation und damit die logistische Erschließung erscheint uns aufgrund der bisherigen Rückmeldungen als zu komplex
- o Es werden viele Lösungen zum Überwinden von Kabelbrücken, Terrorsperren, etc. geschaffen werden müssen. Aus diesem Grund und aufgrund der vielen Leitungswege wird es längerfristig zu Einschränkungen auf Fuß-/Rad- und Straßenwegen kommen.
- o Die Einschränkungen (auch perspektivisch für 2025) durch die Baustellen für die Rad-schnellwege sind verwaltungsseitig noch nicht darstellbar.

Zusammenfassend muss seitens des VDA und der Messe München daher leider fest-gestellt werden, dass der vorgeschlagene Wechsel bzw. die Nutzung der Ludwigstraße nach der Prüfung als nicht umsetzbar gesehen wird.“

3. Zusammenfassung der Rückmeldungen und Empfehlungsvorschlag aufgrund der Rückmeldungen durch das RAW:

Wenngleich die Fachreferate – mit Ausnahme der MVG – die grundsätzliche Machbarkeit der Ludwigstraße für Veranstaltungen attestieren, formulieren sie gleichzeitig die z.T. hohen – auch technischen - Anforderungen sowie gravierende Nachteile und Probleme, die die Ludwigstraße als Veranstaltungsort für die IAA Mobility mit sich bringen würde.

Grundsätzlich steht auch das RAW der Ludwigstraße aufgrund des Ambientes dieser Prachtstraße als Veranstaltungsort aufgeschlossen gegenüber.

Aufgrund der Rückmeldungen, insbes. Der des VDA/MMG, empfiehlt das RAW dem Stadtrat jedoch, an den etablierten Flächen aus 2021 – Königsplatz in voller Größe und Platz vor der Feldherrnhalle - festzuhalten,

- da gem. der Beurteilung des Veranstalters
 - o die notwendigen technischen Voraussetzungen an der Ludwigstraße nicht gegeben sind und
 - o die vom Baureferat geschilderte Baustellenproblematik konflikträchtig ist.
- da die negativen Auswirkungen einer Verlagerung der Veranstaltung in die Ludwigstraße gem. Einschätzung aller Fachdienststellen erheblich größer sind, als dies beim Platz vor der Feldherrnhalle und dem Königsplatz der Fall ist und damit insbesondere die politischen Ziele, die der Suche nach einer Alternativfläche zugrunde lagen, nicht erreicht werden können.

Folgende Argumente der Fachbehörden sowie VDA/MMG darf das RAW hier nochmal zusammenfassen:

- eine **technische Realisierung** ist laut Veranstalter aufgrund der Anforderungen der SWM offenbar nicht möglich, da die Bodenlast zu gering ist. Damit würde dem Veranstalter eine tatsächliche Unmöglichkeit auferlegt, sollte die Ludwigstraße dennoch festgelegt werden.
- es bestehen **erhebliche Unwägbarkeiten aufgrund der Baustellen** des BAU im Bereich der Von-der-Tann-Straße/Kreuzung Ludwigstraße und im weiteren Verlauf der Ludwigstraße im Jahr 2023. Eine Klärung ist erst im Herbst 2022 möglich, was dem Veranstalter eine verlässliche Planung bis dahin nicht möglich macht. Zugleich würde der Veranstalter mit einer nicht unerheblichen Baustellensituation während der Veranstaltung konfrontiert.
- die **politischen Zielsetzungen der Alternativflächen Ludwigstraße bis Siegestor**, insbes. Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr zur Vermeidung von Unannehmlichkeiten und in der Folge Beschwerden, sowie Flächen für Versammlungen/Demonstrationen können **nicht erreicht** werden. Vielmehr wären die Auswirkungen erheblich größer als dies bei den bisherigen Veranstaltungsorten der Fall ist. Der gewünschten Entlastung des Platzes vor der Feldherrnhalle bzw. des Königsplatzes steht eine deutlich größere Mehrbelastung an der Ludwigstraße sowie der anliegenden Gebiete gegenüber:
 - auch bei einer Nutzung der Ludwigstraße wird es zu Einschränkungen für Fuß-/Radverkehr im Bereich Briennerstr./Hofgarten und auf dem Königsplatz kommen, vgl. Stellungnahmen MOR und KVR
 - die Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sind an der Ludwigstraße deutlich höher und treffen deutlich mehr Personen
 - teilweise Nicht-Nutzbarkeit für den Radverkehr
 - Einschränkungen bei Auf- und Abbauzeiten
 - großflächige Umfahrungen nötig.
 - Es sind nach Auffassung der Fachbehörden fehlende Akzeptanz und Beschwerden vorprogrammiert.
- **die Alternative Ludwigstraße generiert neue, zum Teil erhebliche Probleme:**
 - gravierende Auswirkungen auf den Busverkehr, so dass die MVG deutlich abräät und den Ausschluss einer Sperrung zumindest zwischen von der Von-der-Tann-Straße und dem Siegestor fordert bzw. die Befahrbarkeit einfordert.
 - Betroffenheit einer deutlich höheren Anzahl von Anliegern (fehlende Erreichbarkeit, Behinderungen, Umwege), die auch durch eine noch so intensive Anliegerkommunikation nicht ausgeglichen werden können. Fehlende Akzeptanz und Beschwerden werden erwartet.
 - Großräumige MIV-Umleitungen nötig bereits ab Ingolstädter Straße/MR/A9/Prinzregentenstraße
 - erhebliche Verkehrsbelastungen (35Tsd. KfZ/24 Std.).

Daher empfiehlt das RAW, dem Änderungsantrag in Ziffer 5 zu folgen, wonach an den etablierten Plätzen festgehalten wird, sollten Gründe vorliegen, die die Ludwigstraße ausschließen. Dies ist vorliegend wie geschildert der Fall.

Ziffer 8 des Änderungsantrages:

In Hinblick auf die vom MOR angekündigte Vorlage zur Blue Lane bittet das RAW, heute noch keinen Beschluss zur Blue Lane zu fassen, sondern erst im Rahmen und auf Basis der Vorlage des MOR.

Ziffer 9 des Änderungsantrages:

Das RAW verweist auf die Ausführungen in der Vorlage „IAA Mobility - Bericht über den Runden Tisch zur IAA Mobility, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 06038, Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Kreisverwaltungs Ausschusses am 31.05.2022“, in dem die gemeinsam mit dem Planungsreferat getroffenen Vereinbarungen zum Einfügen in das Stadtbild dargestellt werden.

Das KVR hat die Vorlage mitgezeichnet.

Aufgrund des Vortrages ergibt sich folgender, gegenüber dem Ausschuss in allen Ziffern-geänderter Referentenantrag:

II. Antrag des Referenten

- 1. Der Bericht über die Ergebnisse des Runden Tisches und die Vorschläge der Verwaltung zum weiteren Vorgehen bei der IAA Mobility werden zur Kenntnis genommen (entspricht Ziffer 1 des Änderungsantrages).**
- 2. Die Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates mit Behandlung der Ziffern 2-9 des Änderungsantrages wird zur Kenntnis genommen.**
- 3. Gem. Ziffer 5 des Änderungsantrages wird an den etablierten Plätzen – Platz vor der Feldherrnhalle sowie Königsplatz im bisherigen Umfang - festgehalten, da Gründe vorliegen, die die Ludwigstraße als Veranstaltungsort für die IAA Mobility ausschließen.**
- 4. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat und den betroffenen Bezirksausschüssen das konkrete Veranstaltungskonzept zur Kenntnisnahme vorzustellen, sobald dieses vom Veranstalter eingereicht wurde. Insbesondere soll dabei die Einfügung ins Stadtbild und die verkehrlichen Auswirkungen und Überlegungen zu Querungsmöglichkeiten dargelegt werden (entspricht Ziffer 9 des Änderungsantrages).**
- 5. Dieser Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle (entspricht Ziffer 10 des Änderungsantrages).**

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 II.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

V. Wv. RAW – RL fr

zur weiteren Veranlassung.

Zu IV.

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

7. An den Bezirksausschuss 1. Altstadt-Lehel
An den Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Mobilitätsreferat
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
z.K.

Am