

Stadtentwicklung, Wohnen und Mobilität
Neue Aufgaben für die Straßenverkehrsbehörde

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06995

Anlagen

- Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferates vom 06.09.2016
- Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 12.09.2016

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 18.10.2016 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Begründung des Personalbedarfs	2
1.1 Zusätzliche Aufgaben und erhöhte Anforderungen an die Straßenverkehrsbehörde	2
1.2 Konkrete Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde	3
2. Personalbedarf und organisatorische Umsetzung	8
2.1 Personalbedarf im Planungsprozess	8
2.2 Führungskapazitäten	11
2.2.1 Sachgebiet „Grundsatzangelegenheiten u. Verkehrsprojekte“, KVR-III/111	12
2.2.2 Sachgebiet „Verkehrstechnische Untersuchungen und Konzepte“, KVR-III/121	12
2.3 Organisatorische Umsetzung	13
2.4 Übersicht Personalbedarf	14
3. Darstellung der Kosten und der Finanzierung	15
3.1 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit	16
3.2 Nutzen	16
3.3 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit	17
3.4 Nutzen im Bereich der Investitionstätigkeit	17
3.5 Finanzierung	17
II. Antrag des Referenten	18
III. Beschluss	20

I. Vortrag des Referenten

Anlass für die Beschlussvorlage sind sowohl aktuelle Aufgabenmehrungen, als auch notwendige organisatorische Anpassungen.

1. Begründung des Personalbedarfs

Die Straßenverkehrsbehörde, KVR HA III/1, prüft als der planenden Verwaltung zuarbeitende Behörde und Träger öffentlicher Belange Bebauungspläne, Bauvorhaben sowie Straßenaus- und umbaupläne auf ihre Verkehrsverträglichkeit und trifft im Nachgang die nötigen verkehrlichen Anordnungen. Diese reichen von der Wegeführung über Markierungen und Beschilderungen bis hin zur Festlegung von Geschwindigkeits- und Parkregelungen und der Lichtsignalisierung im Rahmen verkehrstechnischer Untersuchungen.

Dabei wird im Rahmen festgelegter Verfahrensabläufe die Übereinstimmung der Planungen mit verschiedensten rechtlichen Vorgaben und Festlegungen, vor allem aber auf ihre Praxistauglichkeit aus Sicht der Erreichbarkeit, der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit geprüft. Besondere Aufmerksamkeit wird auf die Erschließung von Kindertagesstätten und Schulen sowie Institutionen mit Lieferverkehr gelegt.

1.1 Zusätzliche Aufgaben und erhöhte Anforderungen an die Straßenverkehrsbehörde zur Beschleunigung und Erleichterung des Wohnungsbaus

Aus vier Gründen steigen seit einigen Jahren die Anforderungen an die Bearbeitung von Fällen, sowohl was die Qualität und Komplexität, als auch was die schiere Menge angeht, massiv an:

- Wachstum und Beschleunigung der Verfahren: München wuchs die letzten Jahre um rund 30.000 Personen pro Jahr. Entsprechend stieg die Zahl der zu bearbeitenden Planungsvorhaben und Fälle. Die Vollversammlung des Stadtrats hat in der Folge mit Beschluss vom 16.03.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04459) die Zielzahl für Baurechtsschaffungen (Bebauungspläne und Baugenehmigungen gemäß § 34 Baugesetzbuch) von 3.500 Wohneinheiten 2014 für die Zukunft auf 8.500 Wohneinheiten erhöht. In den Sitzungen des „Interfraktionellen Arbeitskreises Verwaltungsoptimierung“ am 30.04.2015 und 02.07.2015 unter Leitung von Herrn Oberbürgermeister Reiter wurden in Bezug auf die Bebauungsplanung die Verkürzung der Verfahrensdauer als wesentliches Handlungsfeld definiert.
- Komplexität: Aufgrund der immer größeren Knappheit an Flächen steigt die Nutzungskonkurrenz und die Zahl der zu lösenden Konflikte. Das bedeutet, dass mit immer größerem Aufwand um komplexe, detailliert zu planende und abzustimmende Lösungen gerungen wird.
- Frühzeitigere Einbindung im Planungsprozess: Die Straßenverkehrsbehörde wird nicht mehr erst nach Abschluss der Planungen um Stellungnahme gebeten,

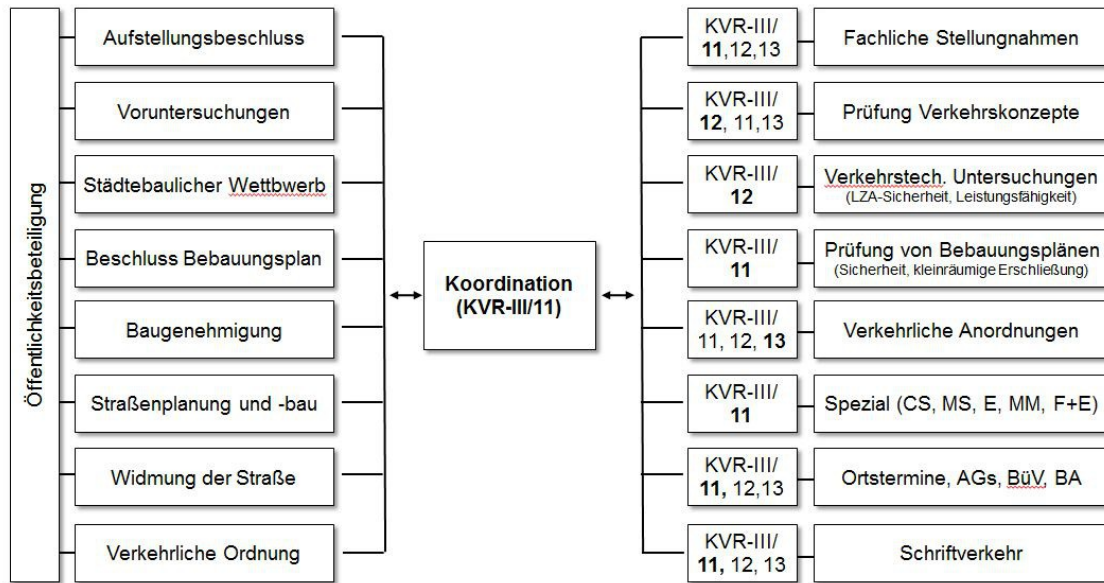
sondern von Anfang eines jeden Planungsvorhabens an in den Planungsprozess eingebunden. Dies ist grundsätzlich sinnvoll, umfasst aber neben den routinemäßigen Verfahrensaufgaben neue Aufgaben, wie die Teilnahme an Lenkungskreisen, Arbeitsgruppen, Bürgerworkshops oder Besprechungen mit Gutachtern.

- Neue Lösungen, Produkte und Dienstleistungen: Die Straßenverkehrsbehörde hat neue innovative Lösungen, Produkte und Dienstleistungen anzubieten, die mehr und günstigeren Wohnungsbau bei gleicher oder besserer Mobilität im Rahmen von integrierten Konzepten ermöglicht. Sie werden stark nachgefragt und müssen entsprechend frühzeitig und sachkundig im Planungsprozess eingebracht und vertreten werden. Hierzu gehören die Themen Sharing Mobility (Carsharing, BikeSharing, Fahrgemeinschaftsdienste) multimodale Angebote (physisch in Form von Mobilitätsstationen, kommunikationsseitig in Form von Mobilitätsmanagementangeboten und digital in Form von Informationssystemen) sowie alles immer auch in Verbindung mit Elektromobilität.

Detailliert beschrieben sind die neuen und erhöhten Anforderungen von Quantität und Qualität bei Planungsprozessen in der von der Vollversammlung am 16.3.2016 beschlossenen Vorlage des Referats für Stadtplanung und Bauordnung „Optimierung der Bebauungsplanverfahren und der Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit im Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Organisatorische Anpassungen in der Hauptabteilung II – Stadtplanung; Personalentwicklung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04459). Darin heißt es: „Die Optimierung und Beschleunigung der Bebauungsplanverfahren insbesondere zur Schaffung von Baurecht für Wohnen und Infrastruktur stellt eine vorrangige übergeordnete und gesamtstädtische Zielsetzung von höchster Dringlichkeit dar“.

1.2 Konkrete Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde

Konkret ergeben sich die Aufgaben und Tätigkeiten für die Straßenverkehrsbehörde aus dem Ablauf eines typischen Planungsprozesses. Er reicht vom Aufstellungsbeschluss des Stadtrats, in dem die Verwaltung grundsätzlich beauftragt wird, ein bestimmtes Gebiet oder Vorhaben zu entwickeln, bis zur Umsetzung der verkehrlichen Anordnung auf der dann als öffentlichem Verkehrsraum gewidmeten Straße. Dabei spielt die Öffentlichkeitsbeteiligung eine besondere Rolle, weil sie den kompletten Planungsprozess begleitet. Die nachfolgende Grafik zeigt den Planungsprozess schematisch dargestellt auf der linken Seite.



Die rechte Seite der Abbildung zeigt die dazugehörigen Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde und die beteiligten Dienststellen auf Unterabteilungsebene:

- **Fachliche Stellungnahmen:** Je nach Sachlage müssen aus konzeptioneller Sicht (KVR-III/11), auch Sicht der Verkehrssteuerung (KVR-III/12) und aus Sicht der umgebenden Anordnungsbezirke (KVR III/13) fachlich Stellung genommen werden. Die Stellungnahmen erfolgen immer wieder zu nahezu jedem Schritt des Planungsprozesses, weil der Detaillierungsgrad zunimmt und sich mit fortschreitendem Planungsprozess immer wieder wichtige Festlegungen ändern. Damit die Straßenverkehrsbehörde einheitlich Stellung nimmt ist eine interne Koordination durch KVR-III/11 nötig. Dabei werden ggf. auch andere Belange des Kreisverwaltungsreferats, z.B. der Feuerwehr, integriert.
- **Prüfung Verkehrskonzepte:** Vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung kommt die grundsätzliche Konzeption der verkehrlichen Erschließung von Bauvorhaben, häufig mit Unterstützung externer Ingenieurbüros. Diese Konzeption ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde intensiv und detailliert zu prüfen. Denn häufig sind generalisierende Aussagen, die im großen räumlichen Zusammenhang zutreffen, auf kleinräumiger detaillierter Ebene eines Knotenpunkts, einer Lichtsignalanlage, eines konkreten Abschnitts im Straßenraum nicht haltbar. Hier liegt der Fokus auf der Verkehrssicherheit, der Leistungsfähigkeit und der Prüfung der Belange der einzelnen Verkehrsträger, auch des Rad- und Fußverkehrs. Dabei wird auch bereits geprüft, wie die spätere Ordnung des Verkehrs (Richtungsführung, Parken, Querungshilfen, Geschwindigkeitsfestlegung, rechtliches Konstrukt gemäß Straßenverkehrsordnung) durchgeführt werden könnte. Auch hier sind alle

Unterabteilungen beteiligt, wegen des hohen Anteils technischer Arbeiten allerdings in besonderem Maße die Verkehrssteuerung (KVR III/12).

- Leistungsfähigkeitsberechnungen /Verkehrstechnische Untersuchungen: Allein in der Verantwortung der Verkehrssteuerung (KVR-III/12) liegt die Planung von Lichtsignalanlagen und signaltechnischen Einrichtungen und ihre Bemessung, die Einbindung in Grüne Wellen, die Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs und die Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie von mobilitätseingeschränkten Personen. Dabei sind auch bautechnische Besonderheiten zu berücksichtigen.
- Prüfung von Bebauungsplänen: Sind die konzeptionellen Vorarbeiten geleistet werden die Rahmenbedingungen in einem Bebauungsplan vom Stadtrat gesetzt. Auf der Grundlage der Festlegungen im Bebauungsplan stellen Investoren und Bauträger dann die konkreten Anträge auf Baugenehmigung bei der Lokalbaukommission. Beides, sowohl Bebauungspläne, als auch Baugenehmigungen werden nur beschlossen bzw. erteilt, wenn die Straßenverkehrsbehörde auch diese Dokumente abschließend geprüft und ihre Zustimmung, ggfs. unter Auflagen, erteilt hat. Diese abschließende Detailprüfung, die z.B. Fragen der kleinräumigen Zuwegung, der Feuerwehrezufahrten, der An- und Abfahrtsituation an Kindertagesstätten umfasst, liegt in der Verantwortung von KVR-III/11.
- Verkehrliche Anordnungen: Die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs mittels Beschilderungen, Markierungen, Querungshilfen und Verkehrseinrichtungen erfolgen, sobald mit den Bauvorhaben begonnen wird und setzen sich auch nach Fertigstellung der Maßnahmen fort. Zusätzlich haben alle Neubauprojekte zum Teil massive Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz und umgebende Siedlungsgebiete. Auch hier sind verkehrsrechtliche Anordnungen zur Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs erforderlich. Diese durchwegs komplexen verkehrlichen Regelungen erfordern viel Vorwissen über das Verkehrsgeschehen vor der Neubebauung, über das gesamte Projekt und weiteres Spezialwissen (z.B. die Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge oder Sharingsysteme). Deshalb entstehen sie in enger Zusammenarbeit der Unterabteilungen KVR-III/11 und KVR-III/13.
- Spezialthemen: In der Verantwortung der Straßenverkehrsbehörde haben sich in letzter Zeit zahlreiche neue Themen entwickelt. Neue flexible CarSharing-Anbieter (DriveNow, Car2Go) ergänzen das Mobilitätsangebot. Sie benötigen Ausnahmegenehmigungen für das Parken. Das Gleiche gilt für das neue Leihradsystem der MVG (MVG-Rad), die Bikesharing an speziellen Stationen bereitstellen. Gemeinsam werden sie an multimodalen Mobilitätsstationen gebündelt und den Bewohnerinnen und Bewohnern angeboten. Die Förderung der Elektromobilität erfordert Ladesäulen im öffentlichen Raum. Alles zusammen

muss den Bürgerinnen und Bürgern auch kommuniziert werden, was mit dem Mobilitätsmanagementmaßnahmen unter der Marke „München – Gscheid Mobil“ geschieht. Dabei geht es nicht nur um die Anwendung der Straßenverkehrsordnung, sondern auch um Verkehrssicherheits- oder Sondernutzungsfragen und überhaupt um die Integration dieser neuen Themen und Angebote in verkehrs- und stadtplanerische Projekte. Aufgrund des Vorbildcharakters entstehen Forschungs- und Kooperationsprojekte die wissenschaftlich, konzeptionell und von der Projektsteuerung her betreut werden müssen. Als Beispiel seien „City2Share“ und „Smarter Together“ genannt, bei welchen das Kreisverwaltungsreferat intensiv mitarbeiten muss, ohne dafür Ressourcen zu haben. Es entstehen Plattformen, wie die Inzell-Initiative von Stadt und BMW mit zahlreichen Partnern, auf welchen diese Themen an der Schnittstelle von Fachwelt und Politik diskutiert und vorangetrieben werden. Gleichzeitig fordert das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Recht die aktive Mitarbeit bei der Perspektive München, dem Projekt Langfristige Siedlungsentwicklung, den neuen Handlungsraumkonzepten und vielen weiteren übergeordneten Konzepten ein, für das beispielhaft nur das Verkehrskonzept für den Münchner Norden zu nennen sind.

- Verwaltungstechnische Verarbeitung: Die Umsetzung der genannten Aufgaben als beteiligte Dienststelle am Planungsprozess erfordert im Alltag die Teilnahme an unzähligen Ortsterminen, Arbeitsgruppen, Lenkungskreisen, Bürger- und Einwohnerversammlungen, Bezirksausschusssitzungen, Gerichtsverfahren, Workshops und weiteren Formaten und natürlich den damit verbundenen Schriftverkehr nicht zuletzt mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern.
- Koordination: Koordiniert werden müssen nicht nur die Zuarbeit der verschiedenen Dienststellen der Straßenverkehrsbehörde und des KVR bei den einzelnen Planungsschritten sondern auch die Gesamtprojekte mit der Begleitung des Planungsprozesses vom Anfang bis zum Ende. Dies übernimmt KVR-III/11.

Eine vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragte Untersuchung zur Optimierung der Bebauungsplanung ergab im wesentlichen folgendes Ergebnis: 74% der gesamten Verfahrensdauer entfallen auf Arbeitsschritte mit Schnittstellen. Dies bedeutet, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in 74% der Arbeitsschritte auf Zulieferung durch andere Referate angewiesen ist. Hierzu gehört im zentralen Themenbereich Mobilität und Verkehr ganz wesentlich das Kreisverwaltungsreferat, HA III/1.

Die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung, die im o.g. Beschluss vom Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen wurde, sind:

- Externe Beteiligte, hierzu zählt insbesondere auch das Kreisverwaltungsreferat, sollen von Anfang an in den Planungsprozess mit eingebunden werden.
- Grundsätzlich soll die Koordination durch das Referat für Stadtplanung und der Informationsaustausch der Referate verbessert werden.

- Verbindliche Startgespräche für alle Bebauungspläne mit den beteiligten Dienststellen zur Reduzierung der Einwände und Fixierung der Terminierung.
- Schaffung von referatsübergreifenden Projektteams für jedes Planungsverfahren mit zentralen Ansprechpartnerinnen und -partnern und regelmäßigem Austausch.
- Stärkung der inhaltlichen Kooperation durch Arbeitsgruppen und Workshops.
- Prüfung der Personalsituation bei den Schnittstellen, u.a. beim Kreisverwaltungsreferat und Verstärkung des Personals.

Im Fazit wird darauf hingewiesen, dass eine Verfahrensoptimierung und -beschleunigung u. a. nur durch eine Personalzuschaltung und die Verbesserung der referatsübergreifenden Schnittstellen erreicht werden kann, weil bereits in den letzten Jahren bei geringeren Zielzahlen die Aufgaben nur mit einer deutlichen Mehrarbeit (Überstunden) bewältigt werden konnten. Häufig wird aus diesem Grund zudem zusätzliche Sacharbeit durch Führungskräfte mit erledigt, was zwangsläufig zur erheblichen Vernachlässigung von Führungsaufgaben führt. Dies ist ein wesentlicher Grund für die verbreitet negativen Bewertungen der Führungsarbeit im Rahmen der Untersuchung Great Place to Work.

Als Reaktion auf die neuen Vorgaben und die geschilderten Herausforderungen hat die Vollversammlung des Stadtrats in o.g. Beschluss verfügt, beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung 70 neue Stellen einzurichten und die Unterstützung durch externe Büros zu stärken. Insgesamt stellt der Stadtrat hierfür 6,2 Mio. Euro bereit. Die Kapazitäten im Bereich Verkehr und Mobilität wurden erheblich um allein vier Stellen (in A 14) als Fachkoordinatoren bei der Stadtplanung sowie um mehrere Stellen bei der Verkehrsentwicklungsplanung aufgestockt.

Damit kommen aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf die Straßenverkehrsbehörde im Kreisverwaltungsreferat in erheblichem Umfang und deutlich höherer Geschwindigkeit und Qualität als bisher zusätzliche Aufgaben bei der Mitwirkung zur Schaffung von Wohnbaurecht durch Bebauungspläne und Bauvorhaben zu. Zudem sind komplexere und neue Aufgaben zu bewältigen.

Auch das Kreisverwaltungsreferat benötigt für die Einhaltung der vom Stadtrat vorgegebenen Ziele zusätzliches Personal, wenn es nicht zum Bremsklotz bei Planungsverfahren werden soll.

Die dargestellte Entwicklung ist bereits seit vielen Jahren durch ständig steigende Fallzahlen und Qualitätsansprüche im Gange. Dies äußert sich auch durch eine zunehmende Anzahl an Beschwerden und massiven zeitlichen Verzögerungen bei der Aufgabenerfüllung auch bei der Straßenverkehrsbehörde. Dieser Beschluss dient dazu, in einem ersten Schritt diese Defizite zu beheben und den Grundstock für eine gute künftige Aufgabenbewältigung zu legen.

2. Personalbedarf und organisatorische Umsetzung

2.1 Personalbedarf im Planungsprozess

Zur Kalkulation der Menge an zusätzlichen Personalressourcen wurden die wichtigsten Tätigkeiten in ihrer Menge (Häufigkeit) mit dem durchschnittlichen Bearbeitungsaufwand (Zeit) aufgelistet und die Gesamtarbeitsmenge berechnet.

Dabei wurden folgende Tätigkeiten der Sachbearbeitung im Planungsprozess definiert:

- Erinnerungsverfahren
- Spartenumlaufverfahren
- B-Pläne und Baugenehmigungen
- Verkehrskonzepte
- Städtebauliche Großvorhaben
- Spezialthemen

Alle genannten Tätigkeiten wurden in die jeweiligen Arbeitsschritte unterteilt (so z. B. Vorabstimmungen, Ortstermine, grundsätzliche Prüfung, Abstimmung Linie etc.), um den Zeitbedarf besser abschätzen zu können. Des Weiteren wurde zwischen einfachen Vorgängen mit einer kurzen Bearbeitungsdauer, mittleren, komplexen und hochkomplexen Fällen mit entsprechend höherem Zeitaufwand unterschieden. Eine Abschätzung der Fallzahlen sowie der durchschnittlichen Bearbeitungsdauer für die vier verschiedenen Komplexitätseinteilungen erfolgte auf Basis von ersten Erhebungen, Befragungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Erfahrungswerten.

Gerade die schwierigen und komplexen Fälle, die einen entsprechenden Zeitaufwand nach sich ziehen, haben wie unter 1. dargelegt, stark zugenommen. So ist beispielsweise ein/e Ingenieur/in allein für eine belastbare Leistungsfähigkeitsberechnung an Signalanlagen rund 32 Stunden beschäftigt. Auch die in der Regel notwendigen Ortstermine binden in schwierigen Fällen rund 8 Stunden Arbeitszeit.

Insgesamt sind für KVR-III/1 über alle Tätigkeiten hinweg für diesen Gesamthemenkomplex Stadtentwicklung, Wohnen und Straßenverkehr 14.830 Stunden¹ pro Jahr zu leisten.

Für die 14.830 Stunden sind bei einer durchschnittlichen Jahresarbeitszeit von 1.584 Arbeitsstunden 9,4 Vollzeitäquivalente nötig. Bislang stehen 3,8 VZÄ für sachbearbeitende Tätigkeiten zur Verfügung. Um die Aufgaben gemäß Stadtratsauftrag zu bewältigen, sind somit 5,6 VZÄ zusätzliche Stellen in der Sachbearbeitung nötig.

¹ Die Stundenangaben der Sachbearbeiteraufgaben basieren auf der Berechnung der Gesamtjahresarbeitsminuten. Die Jahresarbeitsminuten für diese Aufgaben ergeben sich gemäß dem Leitfaden zur Stellenbemessung aus der Multiplikation der geschätzten Jahresfallzahlen mit der geschätzten mittleren Bearbeitungszeit.

Dabei ist zu bedenken, dass es sich um eine überschlägige, sehr konservative und vorsichtige Kalkulation auf der Basis von ersten Erhebungen und Erfahrungswerten handelt. Es wird davon ausgegangen, dass die Fallzahlen und die Bearbeitungszeiten in den kommenden Jahren weiter stark steigen, zumal dann, wenn das Referat für Stadtplanung und Bauordnung seine 70 Stellen sukzessive besetzt hat und diese dann mit ihren Anforderungen auf das KVR zukommen und der Prozess der Erhöhung der Fallzahlen der Wohnbaueinheiten und der damit zusammenhängenden Projekte, die angemahnte Beschleunigung der Verfahren und die Verbesserung der Zusammenarbeit voll Fahrt aufgenommen hat.

Eine quantitative Abschätzung der Arbeitsmenge in der weiteren Zukunft erscheint derzeit nicht seriös machbar. Das Kreisverwaltungsreferat behält sich jedoch vor im Fall einer weiteren signifikanten und nachweisbaren Arbeitsmengensteigerung den Stadtrat erneut mit einem Antrag auf Anpassung der Personalressourcen zu befassen. Zudem ist beabsichtigt, die durchschnittliche Bearbeitungszeit im Rahmen eines geeigneten Bemessungsverfahrens zu verifizieren.

Die Stellen sollen deshalb im KVR zunächst nur befristet eingerichtet werden. Angesichts der sehr hohen Wahrscheinlichkeit einer nachträglichen Entfristung im Rahmen des Bemessungsverfahrens und um qualifiziertes Personal mit entsprechendem Erfahrungshintergrund gewinnen zu können, wird den Bewerberinnen und Bewerbern allerdings eine unbefristete Einstellung bei der Landeshauptstadt München angeboten. Hintergrund dafür ist, dass bei befristeten Stellen eine Besetzung mit (hoch-)qualifiziertem Personal äußerst schwierig ist. Wer die Wahl hat, bewirbt sich nicht auf eine befristete Stelle.

In der nachfolgenden Tabelle ist die Verteilung der 5,6 VZÄ der Sachbearbeiterebene auf die einzelnen Organisationseinheiten mit einer kurzen Aufgabenbeschreibung dargestellt. Diese Zuteilung orientiert sich an der bisherigen Organisationsstruktur.

<p>KVR-III/112 Stadtentwicklung und Straßenverkehr (1,4 VZÄ, E13² Technischer Dienst)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitung, Beratung und Koordination von Themen der Stadtentwicklung aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde. Hierzu gehören Lenkungs- und Arbeitstreffen wie z. B. <ul style="list-style-type: none"> – Perspektive München – Verkehrsentwicklungsplan – Handlungsraumkonzept – Projekt Langfristige Siedlungsentwicklung (LaSie) – Lenkungskreis Stadtentwicklungsmaßnahmen (SEM) – Europäische Metropolregion München – Inzell-Initiative – Verkehrskonzept Münchner Norden – EU-Projekt Smarter Together – Projekt City2Share – Eurocities AG Mobilität
--	---

² Die in dieser Vorlage dargestellten Stellenwerte stellen Planwerte zur Erhebung der Kosten dar. Die tatsächliche Stellenwertfeststellung erfolgt im Rahmen der Stelleneinrichtungen.

	<ul style="list-style-type: none"> – Weitere Projekte ohne eigene Fördermittel und Ressourcen • Begleitung, Beratung und Koordination von größeren städtebaulichen Vorhaben und Sonderprojekten aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde wie z. B. <ul style="list-style-type: none"> – Domagkpark – Prinz-Eugen-Kaserne – Bayernkaserne – Fürst Wrede-Kaserne – Kronprinz-Rupprecht-Kaserne – Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Nordost – Bebauung Piederstorfergelände (Friderich-Creutzer-Straße) – Städtebauliches Förderprojekt Ortskernsanierung Trudering • Betreuung der wissenschaftlichen und konzeptionellen Begleitung von Themen, Produkten und Dienstleistungen der Straßenverkehrsbehörde im Kontext städtebaulicher Vorhaben und referatsübergreifender Projekte wie z. B. <ul style="list-style-type: none"> – Smarter Together – City2Share – Förderkonzept CarSharing und seine Integration ins Parkraummanagement und in Wohnungsbau und Stadtsanierung – Fahrgemeinschaftssharing (z.B. CleverShuttle, Shäre, Mytaxi) oder Scootersharing (z.B. Scoome) – Multimodale Angebote, die die Dinge zusammenführen, wie Mobilitätsstationen und Apps – Automatisiertes Fahren
<p>KVR-III/111 Straßenverkehrsrechtliche Begleitung städtebaulicher Vorhaben (1,4 VZÄ, A12/E11 Verwaltung und Finanzen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entwurf, Abstimmung und Erlass verkehrlicher Anordnungen • Straßenverkehrsrechtliche Prüfung von Sonderfällen, wie der Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen, MVG-Leihradstationen und Mobilitätsstationen • Umsetzung, Anordnung und Beschilderung der Parkraumbewirtschaftung • Entwurf von öffentlich-rechtlichen Verträgen mit Mobilitätsdienstleistern • Entwurf und Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Nutzungen des öffentlichen Straßenraums für die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen • Klärung von Sonderfragen des Straßenverkehrsrechts, z.B. Einrichtung von Fahrradstraßen mit Vorfahrtsregelungen oder Kombination von Schutzstreifen und Busbeschleunigung bei besonders engen Straßenquerschnitten; Abstimmungen mit den Aufsichtsbehörden und Fachvereinigungen • Prüfung und Umsetzung von Vorschlägen aus der Bürgerschaft als Ergebnis von Bürgerworkshops im Zuge von städtebaulichen Vorhaben, in Nachverdichtungs- und Sanierungsge-

	bieten oder der Erstellung von großräumigen Verkehrskonzepten
<p>KVR-III/12 Beurteilung städtebaulicher Vorhaben hinsichtlich Straßenverkehrskapazität, -fluß und -steuerung.</p> <p>(1,0 VZÄ, E12 Technischer Dienst)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung und Beurteilung von verkehrstechnischen Untersuchungen zu städtebaulichen Vorhaben durch externe Büros, hinsichtlich Plausibilität, hinreichender Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmergruppen und Sicherheitsaspekten • Durchführung von Leistungsfähigkeitsberechnungen für einzelne Knotenpunktentwürfe sowie für Streckenzüge • Entwurf von Signalisierungsvorschlägen für komplexe Knotenpunktentwürfe • Analyse von Verkehrsprognosewerten für städtebauliche Vorhaben • Prüfung der verkehrlichen Auswirkung von Neubauvorhaben auf das Bestandsumfeld • Konzeptionelle Unterstützung des PLAN bzw. externer Büros bei verkehrlichen Entwicklungsmaßnahmen vor dem Hintergrund der Verkehrssteuerung • Leitung des Sachgebietes „Verkehrstechnische Untersuchungen und Konzepte“, mit sieben Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, in der Unterabteilung Verkehrssteuerung
<p>KVR-III/13 (1,8 VZÄ, A12/E11 Verwaltung und Finanzen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mitwirkung bei der Prüfung und Beurteilung von verkehrstechnischen Untersuchungen, Bebauungsplänen etc. durch die Einbringung der Detailkenntnisse verkehrlicher Belange in allen Stadtbezirken durch den Tätigkeitsbereich Daueranordnungen • Verkehrsrechtliche Bearbeitung und Umsetzung der Verkehrskonzepte im Gebiet und/oder in den angrenzenden Siedlungsgebieten bzw. Straßen • Bearbeitung von Anfragen, Beschwerden, Änderungswünschen, Verwaltungsgerichtsverfahren • Erarbeiten und Umsetzung von Verkehrsregelungen für die Bauphase und den Baustellenverkehr in Abstimmung mit der Polizei und den Bezirksausschüssen • Evaluierung und Anpassung von verkehrlichen Regelungen im Gebiet oder im Umfeld

2.2 Führungskapazitäten

Im letzten Jahr untersuchte das Kreisverwaltungsreferat umfangreich die Thematik „Zeit zum Führen“, da aus der Praxis bekannt wurde, dass der eigentlich erforderliche Zeitbedarf für Führung oftmals höher ist als der anerkannte Kapazitätsanteil. Hierfür wurden die Führungspositionen wie bereits in der Vorlage „Personalbedarf im Bürgerbüro“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V03449) anhand eines Schemas der REFA zur Ermittlung adäquater Leitungsspannen hinsichtlich der Führungsbedingungen analysiert.

In der Abteilung 1 Verkehrsmanagement der Hauptabteilung III Straßenverkehr besteht Handlungsbedarf in Bezug auf Führungskapazitäten.

Eine Personalzuschaltung im dargestellten Umfang kann mit den aktuellen organisatorischen Rahmenbedingungen erst recht nicht realisiert werden. Es bedarf daher einiger Anpassungen, um den aktuellen aber auch den zukünftig noch wachsenden Anforderungen in diesen komplexen Bereichen gerecht werden zu können.

Im Einzelnen stellt sich dies wie folgt dar.

2.2.1 Sachgebiet „Grundsatzangelegenheiten u. Verkehrsprojekte“, KVR-III/111

Aktuell sind der Sachgebietsleitung 11 Personen (10,75 VZÄ) unterstellt. Diese Leitungsspanne übersteigt bereits jetzt die bei der Sachgebietsleitung vorhandene Kapazität für Führung. Mit der nun geplanten Zuschaltung auf Sachbearbeitungsebene wird somit die Situation noch verschärft. Daher ist die Bildung eines weiteren Sachgebietes und die dauerhafte Schaffung von Leitungskapazitäten in Höhe von 1,0 VZÄ erforderlich. Bei der Bildung des neuen Sachgebietes sollen die Themenbereiche Stadtentwicklung und Straßenverkehr gebündelt und durch Mitarbeiter/innen der Fachrichtung Verwaltung und Finanzen sowie Naturwissenschaft und Technik bearbeitet werden.

Dienststellenteilbereich, Funktionsbezeichnung	VZÄ	Einstufung (vgl. Fußnote 2)
III/11 Grundsatzangelegenheiten u. Verkehrskonzepte Sachgebietsleiter/in	1	E14 (Technischer Dienst)

2.2.2 Sachgebiet „Verkehrstechnische Untersuchungen und Konzepte“, KVR-III/121

Bisher wird die Sachgebietsleitung in Personalunion von der Unterabteilungsleitung wahrgenommen. In Summe sind der Leitung des Bereichs aktuell 12 Personen (12 VZÄ) unterstellt.

Diese Leitungsspanne übersteigt ebenfalls bereits jetzt die bei der Unterabteilungsleitung vorhandene Kapazität für Führung. Mit der geplanten Zuschaltung von weiteren 1,0 VZÄ erhöht sich die Leitungsspanne erneut. Daher ist die Auflösung der Personalunion und die dauerhafte Einrichtung einer eigenen Sachgebietsleitung notwendig.

Dienststellenteilbereich, Funktionsbezeichnung	VZÄ	Einstufung (vgl. Fußnote 2)
III/121 Verkehrstechnische Untersuchungen und Konzepte Sachgebietsleiter/in	1	E13 (Technischer Dienst)

2.3 Organisatorische Umsetzung

Im Rahmen der Umsetzung soll die Unterabteilung Strategische Projekte und Grundsatzangelegenheiten (KVR-III/11) umstrukturiert werden. In der aktuellen Struktur verteilen sich die Aufgaben auf zwei Sachgebiete, wobei das Sachgebiet Grundsatzangelegenheiten mit aktuell 11 Stellen im Umfang von 10,75 VZÄ eine bereits zu große Führungsspanne aufweist und geteilt werden soll.

IST-Struktur:

Strategische Projekte und Grundsatzangelegenheiten (UAL, <u>Carsharing</u> , Verkehrssicherheitskonzept, strategische Projekte)	
1,0 VZÄ Sachgebietsleitung	1,0 VZÄ Sachgebietsleitung
<p style="text-align: center;">Grundsatzangelegenheiten</p> <p>Themengebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung von Bebauungsplänen • Verkehrssicherheit • Sonderprojekt <u>Freiham</u> • Parkraummanagement • Controlling <u>Park+Ride</u> GmbH • Sonderfragen des Radverkehrs • Luftreinhalteplanung • Lärmaktionsplanung • Elektromobilität Parken und Laden 	<p style="text-align: center;">Verkehrs- / Mobilitätsmanagement, VMP</p> <p>Themengebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsmanagement • Öffentlichkeitsarbeit <u>Radlhauptstadt</u> • Elektromobilität Konzept, Koordination • Klimaschutzmanager Straßenverkehr • Strategisches Verkehrsmanagement • EU Projekt ECCENTRIC
10,75 VZÄ Sachbearbeitung	8,45 VZÄ Sachbearbeitung

Künftige Struktur:

Strategische Projekte und Grundsatzangelegenheiten (UAL, <u>Carsharing</u> , Verkehrssicherheitskonzept, strategische Projekte)		
1,0 VZÄ Sachgebietsleitung	1,0 VZÄ Sachgebietsleitung	1,0 VZÄ Sachgebietsleitung (neu)
<p style="text-align: center;">Grundsatzangelegenheiten</p> <p>Themengebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit • Parkraummanagement • Controlling <u>Park+Ride</u> GmbH • Luftreinhalteplanung • Lärmaktionsplanung • Elektromobilität Parken und Laden 	<p style="text-align: center;">Verkehrs- / Mobilitätsmanagement, VMP</p> <p>Themengebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsmanagement • Öffentlichkeitsarbeit <u>Radlhauptstadt</u> • Elektromobilität Konzept, Koordination • Klimaschutzmanager Straßenverkehr • Strategisches Verkehrsmanagement • EU Projekt ECCENTRIC 	<p style="text-align: center;">Stadtentwicklung und Straßenverkehr</p> <p>Themengebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konzeptionelle Begleitung Stadtentwicklung (neu) • Straßenverkehrsrechtliche Begleitung Stadtentwicklung (neu) • Sonderfragen des Radverkehrs • Sonderprojekt <u>Freiham</u> • Prüfung von Bebauungsplänen
6,75 VZÄ Sachbearbeitung	8,45 VZÄ Sachbearbeitung	6,8 VZÄ Sachbearbeitung

Aus dem Sachgebiet Grundsatzangelegenheiten sollen die Themen Prüfung von Bebauungsplänen, Sonderprojekt Freiham sowie Radverkehr mit engem Bezug zum Thema Stadtentwicklung, Bebauungsplanung und Wohnen mit den neuen Spezialistenstellen zu einem neuen Sachgebiet zusammengeführt werden und auf diese Weise auch die Führungsarbeit gleichmäßiger verteilt werden.

2.4 Übersicht Personalbedarf

Die zuvor begründeten Bedarfe summieren sich auf insgesamt 7,6 VZÄ.

Die Leitungsfunktionen im Umfang von 2,0 VZÄ sind unbefristet zu schaffen und 5,6 weitere VZÄ sind zunächst mit einer Befristung von 3 Jahren ab Besetzung zu versehen, weil der angemeldete Bedarf zunächst auf qualifizierten Schätzungen beruht. Belastbare Erfahrungswerte sind noch nicht vorhanden bzw. handelt es sich um neue Tätigkeiten. Das Kreisverwaltungsreferat beabsichtigt aber in Kooperation mit dem Personal- und Organisationsreferat den dauerhaft erforderlichen Personalbedarf anhand einer analytischen Stellenbemessung zu ermitteln und nachvollziehbar darzustellen.

Funktion	VZÄ	Befristung	Einwertung (vgl. Fußnote 2)
Unterabteilung Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten, KVR-III/11			
Sachgebietsleiter/in	1,0	unbefristet	E14 (Technischer Dienst)
SB Grundsatzangelegenheiten	1,4	Befristet auf 3 Jahre ab Besetzung	A12 / E11
SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement	1,4	Befristet auf 3 Jahre ab Besetzung	E13 (Technischer Dienst)
Unterabteilung Verkehrssteuerung, KVR-III/12			
Sachgebietsleiter/in	1,0	unbefristet	E13 (Technischer Dienst)
SB Verkehrssteuerung	1,0	Befristet auf 3 Jahre ab Besetzung	E12 (Technischer Dienst)
Unterabteilung Dauerhafte Verkehrsregelungen, KVR-III/14			
SB Verkehrsanordnungen	1,8	Befristet auf 3 Jahre ab Besetzung	A12 / E11
Gesamt	7,6		

3. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Funktion	VZÄ	Jahresmittel- beträge	befristet 2017 - 2019	dauerhaft
Unterabteilung Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten, KVR-III/11				
Sachgebiets- leiterin E14	1,0	94.410,00 €		94.410,00 €
SB Grundsatz- angelegenheiten A12 / E11	1,4	80.360,00 €	112.504,00 €	
SB Verkehrs- und Mobilitäts- management E13	1,4	87.920,00 €	123.088,00 €	
Unterabteilung Verkehrssteuerung, KVR-III/12				
Sachgebietsleiter/ in E13	1,0	87.920,00 €		87.920,00 €
SB Verkehrs- steuerung E12	1,0	87.700,00 €	87.700,00 €	
Unterabteilung Dauerhafte Verkehrsregelungen, KVR-III/14				
SB Verkehrs- anordnungen A12 / E11	1,8	80.360,00 €	144.648,00 €	
Gesamt	7,6		467.940,00 €	182.330,00 €

Die Personalkosten belaufen sich auf jährlich bis zu 650.270,00 €.

Neben den reinen Personalauszahlungen fallen für die zusätzlich einzurichtenden Arbeitsplätze einmalige investive Bedarfe für die Büroausstattung sowie dauerhaft beziehungsweise befristet konsumtive Arbeitsplatzkosten an.

Art	Anzahl	Einzelkosten	Gesamtkosten	Kostenart
Büroausstattung	8	2.370,00 €	18.960,00 €	Sachkosten (einmalig)
Arbeitsplatzkosten	2	800,00 €	1.600,00 €	Sachkosten (dauerhaft)
Arbeitsplatzkosten	5,6	800,00 €	4.480,00 €	Sachkosten (befristet)

3.1 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	183.930,-- ab 2017		472.420,-- von 2017 bis 2020
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	182.330,-- ab 2017		467.940,-- von 2017 bis 2019
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	1.600,-- ab 2017		4.480,-- von 2017 bis 2020
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	2,0		5,6

* Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.
Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten

Ab 2015 gelten für die Verrechnung der Leistungen mit it@M die vom Direktorium und der Stadtkämmerei genehmigten Preise. Die zur Zahlung an it@M erforderlichen Mittel für die Services „Arbeitsplatzdienste“ und „Telekommunikation“ werden im Rahmen der Aufstellung des Haushalts- bzw. Nachtragshaushaltsplanes in die Budgets der Referate eingestellt. Eine gesonderte Beschlussfassung über die Mittelbereitstellung ist daher nicht mehr erforderlich.

Sonstige IT-Kosten, wie z.B. Zahlungen an externe Dritte, sind hier mit aufzunehmen!

3.2 Nutzen

Es ergibt sich folgender Nutzen, der nicht durch Kennzahlen bzw. Indikatoren beziffert werden kann:

Durch die Personalzuschaltung kann eine zügige und qualifizierte Bearbeitung künftiger Planungsverfahren durch die Straßenverkehrsbehörde gewährleistet werden. Das trägt dazu bei, dass die Stadt ihre Ziele im Wohnungsneubau erreicht. Zudem werden durch innovative Mobilitätskonzepte und intelligente Steuerung die erwarteten Verkehrszuwächse möglichst stadt- und umweltverträglich abgewickelt.

3.3 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)		18.960,-- in 2017	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)		18.960,-- in 2017	

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2015 – 2019 ändert sich wie folgt:

Mehrwahresinvestitionsprogramm 2015 – 2019 In Tsd.€

Investitionsliste 1 Investitionsgruppe Kenn-Nr. 1100.9330

		Gesamtkosten	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ff
alt	B	1.867	793	474	200	200	200	200
	G	0						
	Z	0						
neu	B	1.886	793	474	219	200	200	200
	G	0						

3.4 Nutzen im Bereich der Investitionstätigkeit

Hier gelten die Ausführungen zum Nutzen unter 3.2.

3.5 Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Der Beschluss wird dem Kreisverwaltungsausschuss am 18.10.2016 als Finanzierungsbeschluss vorgelegt. Aufgrund einer Anweisung der Stadtkämmerei sind Beschlüsse, die in dem Zeitraum Oktober bis Dezember 2016 gefasst werden sollen, nur noch als Finanzierungsbeschlüsse vorzulegen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Haushaltsplan 2017 und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen werden.

Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.
Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsmanagement“ (Produktziffer 5537000) erhöht sich entsprechend.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Personal- und Organisationsreferat sowie der Stadtkämmerei abgestimmt. Die Stellungnahmen des Personal- und Organisationsreferates vom 06.09.2016 sowie der Stadtkämmerei vom 12.09.2016 liegen in der Anlage bei.

Das Personal- und Organisationsreferat ist als Querschnittsreferat der Landeshauptstadt München betroffen, wenn zusätzliche Stellen eingerichtet und besetzt werden, sowie das gewonnene Personal betreut werden muss. Betroffen sind regelmäßig die Abteilung 1 Recht, die Abteilung 2 Personalbetreuung, die Abteilung 3 Organisation, die Abteilung 4 Personalleistungen sowie die Abteilung 5 Personalentwicklung, Bereich Personalgewinnung.

Das Personal- und Organisationsreferat wird den sich durch diese Beschlussvorlage ergebenden zusätzlichen Aufwand zu gegebener Zeit gesondert im zuständigen VPA geltend machen.

Der Korreferent, Herr Stadtrat Kuffer, sowie der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung III, Herr Stadtrat Progl, haben einen Abdruck dieser Vorlage erhalten.

Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle, da der Stadtrat mit dieser Angelegenheit nicht mehr befasst wird.

II. Antrag des Referenten

1. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die unbefristete Einrichtung der unter Ziffer 2.4 genannten 2 VZÄ einzurichten und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die hierzu dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel von bis zu 182.330,00 € entsprechend der tatsächlichen Besetzung für 2017 im Schlussabgleich und in den Folgejahren im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/innen durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ggf. ein zusätzlicher Aufwand.

3. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die befristete Einrichtung der im Beschlussvortrag unter Ziffer 2.4 genannten 5,6 VZÄ befristet auf 3 Jahre ab Besetzung zu veranlassen sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat anzustoßen.
4. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die hierzu befristet erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 467.940,00 € entsprechend der Besetzung für das Haushaltsjahr 2017 im Schlussabgleich und in den Folgejahren bis 2019 im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/innen durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ggf. ein zusätzlicher Aufwand.

5. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat innerhalb von 3 Jahren nach Besetzung eine Stellenbemessung für die 5,6 gemäß Antrag befristet eingerichteten Stellen durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein dauerhafter Stellenbedarf besteht. Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.
6. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen konsumtiven Arbeitsplatzkosten in Höhe von bis zu 1.600,00 € und die befristet für die Jahre 2017 bis 2019 erforderlichen Arbeitsplatzkosten in Höhe von bis zu 4.480,00 € für 2017 im Schlussabgleich und für die Folgejahre im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.

Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsmanagement“ (Produktziffer 5537000) erhöht sich vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung in der Vollversammlung im Oktober 2016 entsprechend. Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

7. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die einmaligen, investiven Sachkosten in Höhe von 18.960 € für 2017 im Schlussabgleich anzumelden.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2015 – 2019 wird wie folgt angepasst:

Mehrwahresinvestitionsprogramm 2015 – 2019

In Tsd.€

Investitionsliste 1

Investitionsgruppe

Kenn-Nr. 1100.9330

		Gesamtkosten	2015	2016	2017	2018	2019	2020 ff
alt	B	1.867	793	474	200	200	200	200
	G	0						
	Z	0						
neu	B	1.886	793	474	219	200	200	200
	G	0						

8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober/Bürgermeister/-in

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

Über D-II-SP

An das Direktorium - Dokumentationsstelle

An das Revisionsamt

An die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV bei Kreisverwaltungsreferat GL/24

zu V.

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

2. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

3. An das Personal- und Organisationsreferat

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

4. Mit Vorgang zurück zum Kreisverwaltungsreferat HA III/11 zur weiteren Veranlassung.

Am

Kreisverwaltungsreferat – GL/24