

Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Telefon: 233 – 26291 und 24108  
Telefax: 233 - 26683

IT-Referat  
Telefon: 233 – 82390  
Telefax: 233 -

Referat für Arbeit und Wirtschaft  
Telefon: 233 – 27668  
Telefax: 233 - 27966

Kommunalreferat  
Telefon: 233 – 25969  
Telefax: 233 - 21144

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung

**IT-Referat**  
Hauptabteilung | IT-Strategie und  
IT-Steuerung – IT-Controlling

**Referat für Arbeit und  
Wirtschaft**  
Fachbereich 2 –  
Wirtschaftsförderung

**Kommunalreferat**  
GeodatenService

### **Integriertes Smart City Handlungsprogramm (ISCH)**

- **Digitalisierung und Innovation in der Mobilität und Stadtentwicklung**
- **Perspektive München - Digitale Transformation**
- **Ergebnisbeschluss des Forschungsberichts City2Share**
- **Finanzierung und Vergabe**
- **Änderung des MIP 2019-2023**

### **„Modellprojekte Smart Cities“ - München bewirbt sich**

Antrag Nr. 14-20 / A 05316 von der  
Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 06.05.2019

### **Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16378**

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 05316 Stadtratsfraktion GRÜNE/ RL vom 06.05.2019
2. Studie von Roland Berger "The Smart City Breakaway"
3. Auszüge aus der Smart City Charta des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
4. Aufruf der Bundesregierung "Smart Cities made in Germany"
5. KfW-Research "Viele bunte Smarties?! Die Smart City als Lösung kommunaler Herausforderungen"
6. Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats zur Beschlussvorlage „Integriertes Smart City Handlungsprogramm“

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, des IT-Ausschusses, des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Kommunalausschusses vom 06.11.2019 (VB)**

Öffentliche Sitzung

## I. Vortrag der Referentinnen und Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrats gemäß §4 Nr. 9 der Geschäftsordnung des Stadtrats nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, des IT-Ausschusses, des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Kommunalausschusses. Es handelt sich um eine Angelegenheit, die die Entwicklung der Stadt entscheidend beeinflusst. Die Vorgaben aus dem Eckdatenbeschluss der Vollversammlung des Stadtrats am 24.07.2019 (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 15310) werden eingehalten.

### 1. Anlass und Auftrag

*„Um eine Smart City aufzubauen, braucht es sowohl eine gute Strategie als auch eine tatkräftige Umsetzung“.*

Mit diesen Worten eröffnet die Unternehmensberatung Roland Berger (Anlage 2) kürzlich einen vielbeachteten Bericht über den Zustand von Smart Cities weltweit. Dabei wird betont, „dass nach wie vor 90 Prozent der betrachteten Städte keine ganzheitliche Strategie haben“ und dass erfolgreiche Smart Cities „ihre Strategie mit zentralen Entscheidungsorganen und Pilotprojekten“ umsetzen. Die Landeshauptstadt München wird in diesem Bericht nicht erwähnt, da die übergeordnete Strategie und zentrale Entscheidungsorgane fehlen.

Die Landeshauptstadt München strebt in Zukunft an, dass die Nutzung von Fördermitteln in den Bereichen Mobilität und Smart City noch erfolgreicher möglich wird. Im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit mit Städten wie Hamburg wird deutlich, dass es eindeutige Zuständigkeiten, Transparenz und Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner braucht, um im Bereich Smart City erfolgreich Projekte umsetzen zu können.

### Formelle Anlässe

- Mit ihrem Antrag vom 06.05.2019 – „Modellprojekte Smart Cities“ - München bewirbt sich – fordert die Stadtratsfraktion Die Grünen / Rosa Liste (Antrag Nr. 14-20 / A 05316, Anlage 1), dass sich die Landeshauptstadt München auf Fördermittel des Bundesförderprogramms „Modellprojekte Smart Cities: Stadtentwicklung und Digitalisierung“ bewirbt.
- Mit seinem Beschluss zu Smarter Together vom 21.10.2015 hat der Stadtrat (Beschluss der Vollversammlung, Vorlagen-Nr. 14-20 / V 03949) im Beschlusspunkt Nr. 2 entschieden, "...die Maßnahmen des EU-Projekts "Smarter Together" in enger Abstimmung mit übergeordneten Konzepten und Handlungsprogrammen der Landeshauptstadt München durchzuführen und die Erkenntnisse aus dem Projekt in ihre Weiterentwicklung einfließen zu lassen."
- Gemäß dem Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.11.2017 zum „Handlungsfeld Digitalisierung Münchner Wirtschaft – Aufgaben und Maßnahmen des Referates für Arbeit und Wirtschaft“ (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 08599) müssen Verknüpfungen und Synergien zu neuen Smart City Maßnahmen geschaffen werden.

- Mit seinem Beschluss zur Perspektive München – Integration der digitalen Transformation und Fortschreibung des strategischen Konzepts vom 10.10.2018 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 12615) erkennt der Stadtrat die digitale Transformation als bedeutendes Handlungsfeld der kommunalen Daseinsvorsorge an. Die erforderlichen Sachmittel werden unter dem Titel "**Integriertes Smart City Handlungsprogramm (ISCH)**" beantragt.
- Die neue strategische Leitlinie ist eine wesentliche Grundlage für die Digitalisierungsstrategie der Landeshauptstadt München, die die Vollversammlung des Stadtrats am 24.07.2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 14953) beschlossen hat. Die Inhalte der Digitalisierungsstrategie werden als fachliche Leitlinie „Digitales München“ Eingang in die Perspektive München finden. Somit wird sie ein verbindliches Ziel der Stadtentwicklung Münchens.

### **Handlungsbedarf**

Somit ergibt sich für die Landeshauptstadt München folgender Handlungsbedarf:

- Übersichtliche Zusammenstellung und Beschreibung bestehender Smart City Maßnahmen aller Referate,
- Umsetzung der fünften strategischen Leitlinie „Verantwortungsbewusste und aktive digitale Transformation“ der Perspektive München,
- Initiierung weiterer Smart City Projekte und Maßnahmen,
- Verstetigung von Smart City Lösungen und
- Teilnahme an Smart City Förderprogrammen zur Finanzierung innovativer Ansätze.

## **2. Definition Smart City**

*„Smart Cities sind nachhaltiger und integrierter Stadtentwicklung verpflichtet. Die digitale Transformation bietet Städten, Kreisen und Gemeinden Chancen auf dem Weg der nachhaltigen Entwicklung und zielt auf die ressourcenschonende, bedarfsgerechte Lösung der zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklung ab.“ (Quelle: Smart City Charta des Bundes)*

Die Smart City Charta (Anlage 3) macht in ihrer Präambel deutlich, dass die digitale Transformation ein Instrument ist, um Antworten auf verschiedene Megatrends (Klimawandel, Demografischer Wandel u.a) für die Stadt zu geben. Um eine zukunftsfähige Smart City entstehen zu lassen, braucht es mehr als bestehende Dienstleistungen digital verfügbar zu machen.

Die Charta wurde in einem breiten Dialogprozess mit Vertreterinnen und Vertretern des Bundes, der Länder, der Kommunen, der kommunalen Spitzenverbänden und Fachexperten erarbeitet. Die Smart City Charta baut u.a. auf der Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt und der Nationalen Stadtentwicklungspolitik auf und unterstützt die Umsetzung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen.

Demnach ist eine Smart City durch folgende Attribute definiert:

- lebens- und liebenswert - die Menschlichkeit steht im Mittelpunkt
- vielfältig und offen - sie integriert und bewältigt demografische Veränderungen ohne Ausgrenzung und strebt sozialen Ausgleich an
- partizipativ und inklusiv - sie sichert Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben
- klimaneutral und ressourceneffizient - sie fördert umweltfreundlichen Konzepte in allen Bereichen der kommunalen Daseinsvorsorge
- wettbewerbsfähig und florierend - sie stärkt die lokale Wirtschaft, neue Wertschöpfungsprozesse und stellt die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung
- aufgeschlossen und innovativ - neue Lösungen zur Sicherung kommunaler Aufgaben
- responsiv und sensitiv - sie nutzt Daten , neue Formen der Interaktion und das Lernen für bessere kommunale Produkte und Dienstleistungen
- sicher und raumgebend - sie gibt der Bevölkerung sichere private und öffentliche sowie digitale Räume, in denen sie sich ohne Einschränkung der Freiheitsrechte und ohne Überwachung bewegen und verwirklichen können

Um diese Attribute zu verwirklichen, hat man der Smart City Charta vier Leitlinien an die Seite gestellt:

1. Smart City braucht Ziele, Strategien und Strukturen
2. Smart City braucht Transparenz, Teilhabe und Mitgestaltung
3. Smart City braucht Infrastruktur, Daten und Dienstleistungen
4. Smart City braucht Kompetenzen, Ressourcen und Kooperationen

Die vier Leitlinien bauen aufeinander auf (Ziele → Beteiligung → Infrastruktur → Umsetzung). Die erste Leitlinie wird durch die Perspektive München getragen (Kapitel 3.1) und ist nicht Teil der vorliegenden Beschlussvorlage. Die drei anderen Leitlinien wurden durch die in Kapitel 4 (Laufende Smart City Projekte) genannten Aktivitäten begonnen, müssen in der Landeshauptstadt München aber noch von allen Referaten mit Leben gefüllt werden (siehe Kapitel 5.1).

### **3. Smart City – Rahmenbedingungen in der Landeshauptstadt München sowie bei der EU und dem Bund**

Die aktive Umsetzung von Smart City (Kapitel 5) ist ein grundlegender Baustein, um in nahezu allen Lebensbereichen die Lebensqualität in einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Stadt zu verbessern. Sie verändert viele Bereiche der Stadtverwaltung, der Stadtgesellschaft und der städtischen Infrastruktur. Kommunen sollen diese Entwicklung hin zu einer Smart City bewusst steuern und nutzen. In diesem Sinne geht Smart City deutlich über die Digitalisierung hinaus und erfordert einen umfassenden Kulturwandel in allen Feldern der Stadtentwicklung. Die Digitalisierung ist dafür eine zentrale Voraussetzung.

Der folgende Abschnitt gibt einen Überblick darüber,

- wie die Landeshauptstadt München sich mit dem Thema befasst und
- wie auf Europa- und Bundesebene das Thema Smart City behandelt wird.

### 3.1 Landeshauptstadt München

#### 3.1.1 Zukunftsschau München 2040+ - Megatrend Digitalisierung und Klimawandel

Im Jahr 2016 hat die Landeshauptstadt München die Broschüre „Zukunftsschau München 2040+“ veröffentlicht (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 14.12.2016, Vorlagen-Nr. 14-20 / V 07418, PERSPEKTIVE MÜNCHEN – Zukunftsschau München 2040+ - Szenarien zur Stadtentwicklung). Der Veröffentlichung ging ein rund einjähriger Prozess voraus, an welchem neben den Referaten der Stadtverwaltung auch zahlreiche externe Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Themenfeldern beteiligt waren. Dabei haben sich die Beteiligten intensiv mit den Trends und Zukunftsfragen der Stadtentwicklung auseinandergesetzt.

Ein zentrales Ergebnis ist, dass insbesondere die Digitalisierung die Arbeits- und Lebenswelten verändern und damit auf viele Bereiche der Stadt- und Quartiersentwicklung einwirken wird. Zusammen mit dem Klimawandel ist die Digitalisierung als der größte Treiber für Veränderungs- und Anpassungsprozesse identifiziert worden.

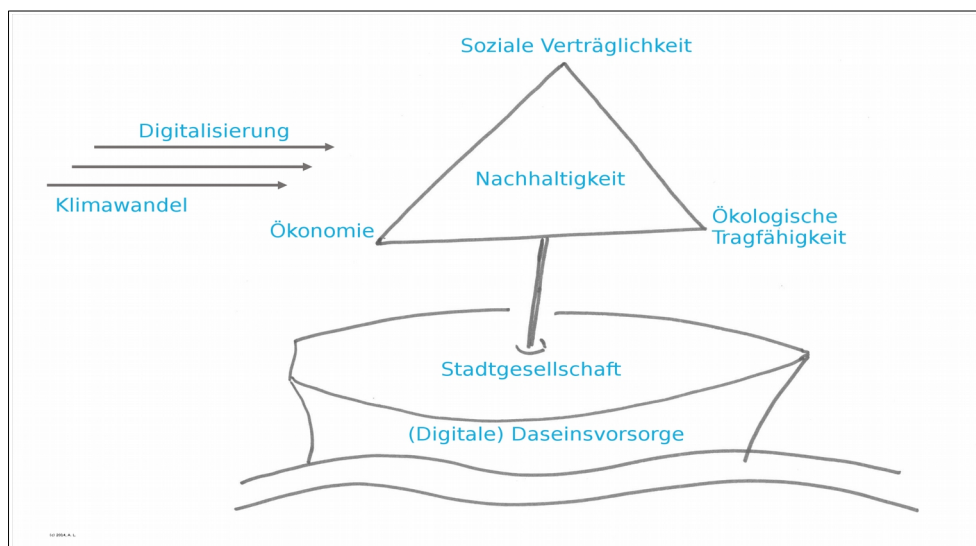


Abbildung 1: Digitalisierung und Klimawandel als der Treiber für Veränderungs- und Anpassungsprozesse in Städten

Mit den damit verbundenen technologischen, sozialen, ökologischen und planerischen Fragestellungen müssen sich Politik, Stadtentwicklungs- und Fachplanungen auseinandersetzen und Strategien und Lösungswege aufzeigen.

Die intensive Beschäftigung mit dem Thema äußert sich bereits in der neuen strategischen Leitlinie „aktive und verantwortungsbewusste digitale Transformation“ der Perspektive München sowie in der Digitalisierungsstrategie der Landeshauptstadt München.

### 3.1.2 Perspektive München – Integration der Digitalen Transformation in das Stadtentwicklungskonzept

In der Perspektive München sind die entwicklungspolitischen Ziele der städtischen Referate und Tochtergesellschaften beschrieben. Sie besteht aus fünf strategischen Leitlinien und 15 fachlichen Leitlinien. Während die strategischen Leitlinien normative Visionen für München formulieren, bilden die 15 fachlichen Leitlinien die konkreten Ziele ab. Die Perspektive München wurde das erste Mal vor über 20 Jahren vom Stadtrat beschlossen. Da sich das städtische Umfeld fortlaufend ändert, werden seit dem ca. alle fünf Jahre ihre Inhalte auf Aktualität überprüft und fortgeschrieben.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung der Perspektive München hat der Stadtrat am 24.10.2018 beschlossen (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 12615, Perspektive München – Integration der digitalen Transformation und Fortschreibung des strategischen Konzepts), den vier bestehenden strategischen Leitlinien eine fünfte Leitlinie mit dem Titel „Verantwortungsbewusste und aktive digitale Transformation“ hinzuzufügen. Die Handlungsempfehlung aus der „Zukunftsschau 2040+“, das Themenfeld in die Perspektive München zu integrieren, wurde damit umgesetzt.

Sie wurde in einem einjährigen Prozess unter Beteiligung der Referate, städtischen Tochtergesellschaften und unter Einbeziehung externer Fachleute erarbeitet. In dieser Leitlinie erkennt die Landeshauptstadt München die digitale Transformation als bedeutendes Handlungsfeld der kommunalen Daseinsvorsorge an. Gleichzeitig formuliert sie den Anspruch, die digitale Transformation vorausschauend und aktiv zu steuern.

Die neue Leitlinie gibt den Orientierungsrahmen, Ziele und Werte der Landeshauptstadt München für die Themenfelder:

- (1) digitale Daseinsvorsorge,
- (2) transparenter und vertrauenswürdiger Umgang mit Daten,
- (3) Digitalisierung für nachhaltige Entwicklung,
- (4) Bereitstellung von Experimentierfeldern für Smart City Anwendungen,
- (5) digitale Verwaltung und Kulturwandel,
- (6) digitale Kommunikation und Mitgestaltung vor.

Sie ist damit die Basis für Umsetzungsstrategien, wie das Integrierte Smart City Handlungsprogramm, und das operative Handeln. Im Teilziel (4) „Bereitstellung von Experimentierfeldern für Smart City Anwendungen“ wird auf der strategische Ebene der Perspektive München erstmals der Begriff „Smart City“ verwendet. Folgende Werthaltung und Ziele werden im Teilziel „Experimentierfelder für Smart City Anwendungen“ formuliert:

„Die Digitalisierung hilft der Landeshauptstadt München tragfähige Ideen und Innovationen zu ermöglichen und Stadträume und Infrastrukturen bedarfsgerecht zu entwickeln. Diese Ziele verfolgt München aktiv, indem Experimentierfelder geschaffen werden, um neue Technologien zu erproben und diese auf ihre Anwendbarkeit und Übertragbarkeit für die Stadt zu bewerten.

München setzt sich dafür ein, über innovative Kooperationsmodelle und Prozesse die Rahmenbedingungen für digitale und gemeinschaftliche Innovation in der Stadt zu schaffen. München nutzt Innovationsprozesse, um Unternehmertum und digitale Initia-

tiven zu fördern. Dabei schaut die Landeshauptstadt München auch über ihre eigene Stadtgrenzen hinaus und nimmt ihre Verantwortung als Impulsgeberin für Innovationen wahr.“

Die Ermöglichung von Innovationen, die aktive Schaffung von Experimentierfeldern, die Prüfung der Übertragbarkeit von Smart City Lösungen sowie die Etablierung erfolgreicher Strukturen und Prozesse werden im Integrierten Smart City Handlungsprogramm adressiert und umgesetzt. Ziele der anderen strategischen Leitlinien sowie der anderen Teilziele der neuen Leitlinie werden aufgrund des integrierten Ansatzes in der Konzeption des Handlungsprogramm mitgedacht und umgesetzt.

Der Leitlinientext wurde dem Stadtrat am 24.10.2018 als Entwurf bekanntgegeben und durchläuft derzeit seine Öffentlichkeitsphase. Gemeinsam mit der Fortschreibung aller strategischen Leitlinien wird 2020 die überarbeitete Version dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die neue strategische Leitlinie ist außerdem rahmensetzend für die Digitalisierungsstrategie der Landeshauptstadt München. Die Inhalte der Digitalisierungsstrategie werden in eine fachliche Leitlinie „Digitales München“ der Perspektive München Eingang finden und in Zusammenarbeit mit allen Referaten der Landeshauptstadt München erarbeitet und anschließend ebenfalls in einer Öffentlichkeitsphase mit der Stadtgesellschaft diskutiert und reflektiert.

### **3.1.3 Digitalisierungsstrategie**

Das IT-Referat wurde in der Vollversammlung vom 06.06.2018 beauftragt, eine stadtweite Digitalisierungsstrategie zu erarbeiten. Diese Strategie bildet die Grundlage für die stadtweite Planung von Digitalisierungsvorhaben, die durch das IT-Referat realisiert werden. Dies sind konkrete IT-Maßnahmen zur Umsetzung der Digitalisierungsstrategie.

Die Vision der Digitalisierungsstrategie ist es, die Landeshauptstadt München als eine zukunftsorientierte und nachhaltig agierende Metropole aufzustellen, die die Digitalisierung aktiv und verantwortungsbewusst zum Wohl der Stadtgesellschaft einsetzt. Um diese Vision wahr werden zu lassen, treibt das IT-Referat die Digitalisierung in drei Kernbereichen aktiv voran:

- Stadtverwaltung: Die Verwaltung als kundenorientierter „One-Stop-Shop“
- Infrastruktur: Nachhaltig leben und arbeiten
- Stadtgesellschaft: Gemeinsam die Zukunft gestalten

Digitalisierung wird dabei nicht als Selbstzweck gesehen, sondern hat immer das Ziel, Verbesserungen für unsere Kundinnen und Kunden zu bewirken. Aber auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landeshauptstadt München spielen eine sehr entscheidende Rolle: Nur mit ihnen kann die Digitalisierung gelingen. Deshalb werden sie aktiv eingebunden und erhalten die Chance zur Mitgestaltung einer modernen zeitgemäßen Verwaltung.

Der entsprechende Beschluss zur Digitalisierungsstrategie wurde vom Stadtrat in der Vollversammlung am 24.07.2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 14953) beschlossen.

### 3.2 Smart City in der Förderlandschaft der EU

In den aktuellen Förderprogrammen der EU spielt Smart City eine bedeutende Rolle. In der Studie „Mapping Smart Cities in the EU“ definiert die EU eine Smart City folgendermaßen:

*„A Smart City is a city seeking to address public issues via ICT-based solutions on the basis of a multi-stakeholder, municipally based partnership.“*

*„Eine Smart City nutzt Informations- und Kommunikationstechnologien und kommunale sektorenübergreifende Partnerschaften, um sich öffentlichen Belangen anzunehmen.“*

Dabei müssen in jeglichen Smart City Aktivitäten in der Regel mehrere der sechs Themenfelder

- Smart Governance,
- Smart People,
- Smart Living,
- Smart Mobility,
- Smart Economy und
- Smart Environment

adressiert werden. Die EU betrachtet dabei die Informations- und Kommunikationstechnologien als Instrument, welches die intelligente Verknüpfung dieser Themenfelder erst ermöglicht. Durch die gezielte Förderung von sozialen Innovationen öffnen sich neue Möglichkeiten für die Umsetzung der entwicklungspolitischen Ziele der Stadt, die in der Perspektive München definiert sind.

Bei der Ausgestaltung ihrer Förderprogramme legt die EU die oben genannte Definition inklusive der sechs Themenfelder zu Grunde. Damit dient sie als Vorbild für weitere Fördermittelgeber, die sich bei der Ausgestaltung ihrer Förderprogramme für Smart City Aktivitäten an den Themenfeldern der EU orientieren. Die Strukturierung der EU ist die Grundlage für die Auswahl der Themenfelder innerhalb des Integrierten Smart-City-Handlungsprogramms der Landeshauptstadt München.

Die Stadt München hat in der Vergangenheit bereits erfolgreich EU-Projektmittel für Smart City Projekte eingeworben, Projekte umgesetzt (Kapitel 4) und sich an Konsultationen der Europäischen Kommission beteiligt. Ebenfalls wurde im Netzwerk der aktuellen Smart City Leuchtturmstädte an der Ausgestaltung der Themen und Fragen für die neue EU-Förderperiode mitgearbeitet, so bspw. im Rahmenprogramm für Forschung und Innovation "Horizon Europe". Allein in diesem Programm stehen für die Entwicklung der Stadt der Zukunft von 2021-2027 rund 100 Mio Euro für Projekte mit kommunaler Beteiligung zur Verfügung.

### 3.3 Smart City auf Bundesebene

Auf Bundesebene vertritt man die Auffassung, dass Smart City Aktivitäten zunehmend das Leben und die Struktur von Städten und Gemeinden prägen. Das aktuelle Förderprogramm „Smart Cities made in Germany“ (Anlage 4) (Fördermittelgeber Bundesministerium



des Inneren, für Bau und Heimat sowie KfW Bank) fördert deshalb beispielhaft deutsche Kommunen, die strategische und integrierte Smart City Ansätze entwickeln.

Bei der Definition einer Smart City orientiert sich die Bundesregierung an der EU und verwendet einen weitgefassten Begriff, der besonders zwei Aspekte hervorhebt: Ein starker Fokus auf informations- bzw. kommunikationstechnologische Lösungsansätze (IKT) und das Ziel verbesserter städtischer Lebensbedingungen (Anlage 5). Dieses Ziel soll in einem der sechs von der EU definierten Bereiche (vgl. oben) einer Smart City verfolgt werden.

Bei der Vergabe der Fördermittel wird darauf geachtet, dass sich die angebotenen Lösungen nicht in sektoralen Ansätzen erschöpfen. Vielmehr soll eine Verknüpfung der Anforderungen der integrierten Stadtentwicklung mit den neuen Chancen von informations- bzw. kommunikationstechnologischen Lösungsansätzen erfolgen. Die Zusammenarbeit der kommunalen Verwaltung mit anderen Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft und Sozialem ist erwünscht.

#### **4. Übersicht laufende Smart City Projekte**

Die Landeshauptstadt München hat in den letzten Jahren verschiedene Projekte beantragt und mit einer Vielzahl von Partnerinnen und Partnern durchgeführt. Die Projekte werden hier kurz beschrieben. Vergleichbare Projekte sollen in den nächsten Jahren als Replikation und Verstetigung aus dem Integrierten Smart City Handlungsprogramm heraus entwickelt werden. Aus der praktischen Erfahrung in diesen Projekten ist die Erkenntnis entstanden, dass künftig für eine bewusst geplante und gesteuerte Smart City eine übergeordnete Strategie für die Landeshauptstadt München notwendig ist.

##### **4.1 Smarter Together**

Die EU-Kommission hat die Landeshauptstadt München zusammen mit Lyon und Wien ausgewählt, um richtungsweisende Smart City Lösungen zu erproben. In das Projektgebiet Neuaubing-Westkreuz/Freiham mit seinen rund 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern werden bis Anfang 2021 insgesamt rund 20 Millionen Euro investiert. Im Rahmen des Projekts Smarter Together arbeitet die Landeshauptstadt München gemeinsam mit zahlreichen Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft an Lösungen für die lebenswerte Stadt der Zukunft. Das Ziel ist, mit Hilfe neuester Technologie und intelligent genutzter Daten Antworten auf die Zukunftsfragen der Stadtentwicklung zu finden. Dabei sollen die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner verbessert, die Energieeffizienz von Wohnraum gesteigert und vernetzte Mobilitätsangebote geschaffen werden.

Im Januar 2019 wurde die Implementierungsphase abgeschlossen und die Evaluierungs- und Replikationsphase begonnen. Dabei geht es um eine Umsetzung der erfolgreichen Lösungen in anderen Stadtteilen, die Weiterentwicklung von Dienstleistungen und Produkten.

Weitere Informationen unter:

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Europa/Smart-Cities/Leuchtturm-Smarter-Together.html>

## 4.2 City2Share

Urbanisierung und stetiges Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrswachstum benötigen neue Ideen und Lösungen, vor allem in Ballungsräumen. City2Share verbindet in einem völlig neuen Ansatz Multimodalität, urbane Elektromobilität, autonomes Fahren, e-Car- und Bikesharing sowie Logistik mit der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. In der Landeshauptstadt München wird dieser Ansatz in den Modellquartieren Untersending und Isarvorstadt erprobt. Dort arbeitet die Stadt mit verschiedenen Partnerinnen und Partnern an einem Angebot von integriertem Individual- und Lieferverkehr. Mittels Partizipation werden Konzepte und Lösungen und deren Wirkungen gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Anwohnerinnen und Anwohnern sowie dem Einzelhandel diskutiert und umgesetzt.

Die Projektpartnerinnen und Projektpartner von City2Share möchten zur Diskussion anregen, wie öffentlicher Raum attraktiver gemacht und mit mehr Aufenthaltsqualität ausgestattet werden kann. Dabei spielen auch innovative Mobilitätskonzepte eine Rolle – denn diese können helfen, Freiräume zu erhalten oder neu zu schaffen. Im Rahmen eines Online-Dialog wurden auch die Anwohnerinnen und Anwohner nach ihrer Meinung zu den Lösungen auf dem Piazza Zenetti gefragt. Themen waren Platzgestaltung, Mobilität und Sharing-Angebote.

Weitere Informationen unter:

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Projekte/City2Share.html>

## 4.3 Civitas Eccentric

CIVITAS ECCENTRIC sucht Lösungen für zukunftsorientierte Mobilität in städtischen Zentrumsrandlagen – entwickelt, getestet und wissenschaftlich untersucht. In München liegt der räumliche Fokus auf dem schnell wachsenden Münchner Norden im Allgemeinen und dem Quartier Domagkpark – Parkstadt Schwabing im Speziellen. Im Norden der Stadt leben auf 79 Quadratkilometern knapp 250 000 Einwohner, Tendenz stark steigend.

Im Neubaugebiet Domagkpark und der benachbarten Parkstadt Schwabing laufen Bürgerbeteiligung, Elektromobilität, Logistik, geteilte Mobilität und Mobilitätsmanagement in einem integrierten Ansatz zusammen. Es soll ein Modellquartier für zukunftsfähige Stadtentwicklung und stadtverträgliche Mobilität entstehen, das Vorbild sein soll für andere Münchner Neubauviertel – etwa den Prinz-Eugen-Park, die Bayernkaserne, Freiham oder auch den Münchner Nordosten.

Weitere Information unter:

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Europa/Aktuelle-EU-Projekte/CIVITAS-ECCENTRIC.html>

#### **4.4 Innovationsgemeinschaft *EIT Urban Mobility***

Im Dezember 2018 ging das Konsortium „MOBiLus“, an dem die Landeshauptstadt München mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Kreisverwaltungsreferat beteiligt ist, als Sieger für die neue Innovationsgemeinschaft „EIT Urban Mobility“ des Europäischen Instituts für Innovation und Technologie (EIT) hervor.

Das Ziel des *EIT Urban Mobility* ist die Verbesserung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger, die mehr und mehr in hochverdichteten, dynamisch wachsenden städtischen Ballungsräumen leben. Gelingen soll dies durch ein grüneres, inklusives, sichereres und intelligenteres Verkehrssystem. Aufgabe im Projekt wird es sein, dafür innovative Verfahren, Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln, zu testen, umzusetzen und übertragbar zu machen. Bürgerinnen und Bürger sollen das Wort bekommen und eine aktive Rolle im notwendigen Wandel der urbanen Mobilität spielen, um innovative Lösungen gemeinsam zu erproben und eine hohe Akzeptanz zu schaffen. Dabei soll explizit auch auf bestehende Projekte und Maßnahmen, z.B. wie die hier vorgestellten, aufgesetzt werden.

An der Innovationsgemeinschaft sind rund 50 Partner beteiligt: Universitäten, Forschungsinstitute, Unternehmen, Verbände sowie Städte und Regionen aus ganz Europa, unter anderem Stockholm, Kopenhagen, Amsterdam, Barcelona und Mailand. Aus München sind mit der Technischen Universität München, der UnternehmerTUM, der Fraunhofer Gesellschaft, BMW, Siemens und VW Bus and Truck (MAN) starke lokale Partner dabei, mit denen die Landeshauptstadt München bereits in verschiedenen Projekten intensiv und erfolgreich zusammenarbeitet. Die SWM/MVG sind als „Linked Third Party“ der Landeshauptstadt München beteiligt. Die EU fördert über das EIT die Innovationsgemeinschaft *EIT Urban Mobility* mit rund 400 Millionen Euro in den nächsten sieben Jahren – mit einer Option auf Verlängerung um weitere sieben Jahre.

Weitere Informationen unter: [www.eiturbanmobility.eu](http://www.eiturbanmobility.eu)

#### **4.5 EasyRide**

Das automatisierte und vernetzte Fahren ist derzeit eine der wichtigsten Innovationen im Bereich Mobilität. Bis Dezember 2020 analysiert und testet die Landeshauptstadt in dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Pilotprojekt „EASYPIDE – Automatisiertes und vernetztes Fahren im städtischen Kontext – Pilotstadt München“ zusammen mit zahlreichen Mobilitätsanbietern neue Technologien und bewertet diese. Mit dem Programm sollen technologische, verkehrs- und gesellschaftspolitische Fragen zum Thema "Automatisiertes und vernetztes Fahren" untersucht werden. Ziel ist es, die Potenziale zu erschließen, die sich durch automatisiertes und vernetztes Fahren für die Mobilität im Allgemeinen, die digitale Wirtschaft und die Verkehrssicherheit sowie Verkehrseffizienz ergeben können (vgl. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 19.07.2017, Vorlagen-Nr. 14-20 / V 09364).

Die Ergebnisse sollen in den neuen Mobilitätsplan der Landeshauptstadt München und in einen Leitfaden für Kommunen zum Umgang mit automatisiertem und vernetztem Fahren einfließen. Die Entwicklungspotenziale des automatisierten und vernetzten Fahrens sowie weiterführend des autonomen Fahrens sollen somit proaktiv im Sinne der Bürgerinnen und Bürger mitgestaltet und gleichzeitig die Herausforderungen einer dynamisch wachsenden Stadt im Bereich der Mobilität angegangen werden.

Die Landeshauptstadt München, vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Federführung) und das Kreisverwaltungsreferat sowie einem Projektverbund bestehend aus den Stadtwerken München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM/MVG), der BMW AG, der MAN Truck & Bus GmbH, der Universität der Bundeswehr München (UniBW), der Technischen Universität München (TUM), der Unternehmer TUM GmbH, der Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin und der PTV Planung Transport Verkehr AG sind die am Projekt Beteiligten. Für die planerischen Aufgaben ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München verantwortlich, die rechtlichen und technischen Belange des Straßenverkehrs koordiniert das Kreisverwaltungsreferat.

#### **4.6 Digitaler Zwilling**

Die Landeshauptstadt München nimmt unter der Federführung des GeodatenService München (Kommunalreferat) mit dem Projekt „Digitaler Zwilling“ im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ am „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ teil. Der Bund fördert durch das Sonderprogramm Maßnahmen von Kommunen wie München, die den Stickstoffdioxid-Grenzwert überschreiten. Ziel ist die Emissionsreduzierung der Luftschadstoffe mittels Digitalisierung der Verkehrswege. Im „Masterplan für nachhaltige Mobilität“ der Landeshauptstadt München ist die Erstellung eines „Digitalen Zwillings“ vorgesehen, weshalb ein Förderantrag eingereicht wurde. Die Vollversammlung hat am 10.04.2019 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 14230) der Teilnahme am Förderprogramm zugestimmt und den Projektauftrag erteilt. Mit Übergabe des Förderbescheids durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herrn Andreas Scheuer, an die Landeshauptstadt München am 05.12.2018 stellt der Bund Fördergelder in Höhe von rund fünf Millionen Euro zur Verfügung. Der städtische Eigenanteil fällt in gleicher Höhe aus. Das Förderprojekt läuft unter der Federführung des GeodatenService München, das IT-Referat sowie das Referat für Gesundheit und Umwelt sind aktiv eingebunden. Darüber hinaus beteiligen sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Kreisverwaltungsreferat, das Baureferat sowie die Stadtwerke (inkl. MVG). Da der Bund 50 Prozent der Kosten übernimmt, beträgt der städtische Eigenanteil für das Projekt rund 4,999 Millionen Euro.

Im Rahmen des Projekts soll ein digitales Abbild der Landeshauptstadt München entstehen, das neben der dreidimensionalen Präsentation umfangreiche Informationen (unter anderem auch Echtzeitdaten) beinhalten soll. Ziel ist die Übertragung des Konzepts „Digitaler Zwilling“ von der Industrie 4.0 auf die Landeshauptstadt im Interesse einer verbesserten Konzeptions-, Umsetzungs- und Bewertungsgrundlage für planerische und -steuernde Maßnahmen, zum Beispiel durch die Modellierung von „Was-Wäre-Wenn-Szenarien“. So können etwa unter Verwendung des Digitalen Zwillings aufwändige Fallbeispiele wie der Luftschadstoffmodellierung und -prognose realisiert, die Verkehrspla-

nung sowie -steuerung positiv beeinflusst, die Freiraumplanung verbessert, Sichtachsenanalysen ermöglicht, Energieplanung umgesetzt und der Bevölkerungs- bzw. Katastrophenschutz verbessert werden. Ergänzt werden diese Ansätze durch die Integration von Echtzeitinformationen. Hier werden sowohl topaktuelle als auch historische Sensordaten eingepflegt. So wird den Fachreferaten der Münchner Stadtverwaltung, aber auch externen Expertinnen und Experten eine nachhaltige Datenplattform zur Verfügung stehen.

Das Besondere dieses Förderprojekts besteht nicht zuletzt darin, dass das Projektgebiet zugleich das gesamte Stadtgebiet ist und dass die technischen Lösungen im Projekt unmittelbar an vorhandene (Geo-) Infrastrukturen andocken.

#### **4.7 Verbesserung der Verkehrsdatensituation in München**

Unter der Federführung des Referates für Arbeit und Wirtschaft hat sich die Landeshauptstadt München beim Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017“ mit dem Projekt „Verbesserung der Verkehrsdatensituation in München (VVD-M)“ beworben. An VVD-M beteiligt sind neben dem IT-Referat, dem Kommunalreferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Gesundheit und Umwelt auch die Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft und als assoziierte Partner die TU München, die Universität der Bundeswehr, die UnternehmerTUM GmbH, die BMW Group, Nokia und die TÜV Süd AG. Die Teilnahme am Projekt VVD-M wurde am 15. Mai 2018 vom Stadtrat beschlossen und umfasst ein Volumen von 2,2 Mio. Euro, wovon die Bundesregierung 1,1 Mio. Euro als Förderung zugesagt hat.

Das Projektkonsortium hat das Ziel, eine umfassende digitale Plattform für München aufzubauen, mit deren Hilfe Maßnahmen des Verkehrsmanagements auf ihre Wirkung hinsichtlich der Einhaltung von Immissionsgrenzwerten, aber auch der Qualität von Erreichbarkeit und Mobilität in der Stadt untersucht werden können. Hierbei spielen Aspekte der verbesserten Datenerfassung und der Einbeziehung aller Verkehrsträger eine entscheidende Rolle, um mittels Simulationen wirksame verkehrsplanerische und -steuernde Maßnahmen für Städte zu identifizieren. Die Plattform soll es den beteiligten Referaten der Landeshauptstadt München sowie den Verkehrsbetrieben ermöglichen, nach dem Prinzip „Erfassung – Planung – Bewertung“ kurz- bis mittelfristige Maßnahmenbündel zu planen, zu evaluieren und miteinander zu vergleichen. Durch die transparente Darstellung von Wirkungen soll der politische Entscheidungsprozess zur Umsetzung von Maßnahmen unterstützt und beschleunigt werden. Perspektivisch soll die Plattform für weitere Anbieter von Mobilitäts- und Informationsdiensten geöffnet werden.

#### **4.8 Innovationswettbewerb der Landeshauptstadt München**

Der Münchner Stadtrat hat in der Vollversammlung am 26. Juli 2017 die Einführung eines städtischen Innovationswettbewerbs im Themenfeld Smart City beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06679). Ziel dieses Wettbewerbs ist es, der Verwaltung den Zugang zu innovativen Lösungsansätzen zu ermöglichen und in einem zweiten Schritt diese Ideen in einem städtischen Testfeld umzusetzen und zu erproben.

In der Wettbewerbsphase formulieren die städtischen Referate mit ihren Eigenbetrieben und Beteiligungsgesellschaften mehrere konkrete Fragestellungen aus dem eigenen Verantwortungs- bzw. Aufgabenbereich, für die Studierenden, Gründerteams oder Start-ups aufgerufen werden, Lösungsideen und -konzepte einzureichen. Die Wettbewerbsphase wird abgeschlossen mit einer Preisverleihung für die Ideen, die sowohl innovativ sind als auch Interesse an einer Weiterentwicklung und Erprobung in der Landeshauptstadt München erwecken. Der Preis beinhaltet die Zusage, das eingereichte Lösungskonzept im Rahmen eines städtischen Testfeldes umzusetzen, weiter zu entwickeln und im Praxiseinsatz zu erproben. Dieses findet in einer dreimonatigen Umsetzungsphase statt. Der Wettbewerb wird durch die Innovationsmanagerin im Referat für Arbeit und Wirtschaft organisiert und koordiniert. Die UnternehmerTUM ist als wissenschaftlicher Partner beteiligt und bietet für die Preisträger eine Begleitung im Rahmen des Inkubationsprogramms EXPENEURS. Ziel ist es, künftig auch eine Begleitung der anderen Inkubatoren an den Münchner Wissenschaftseinrichtungen zu ermöglichen.

## **5. Integriertes Smart City Handlungsprogramm**

### **5.1 Aufgaben des Integrierten Smart City Handlungsprogramms**

Die Aufgaben des Handlungsprogramms orientieren sich an den Leitlinien der Smart City Charta (Kapitel 2), die diese Vorgehensweise empfiehlt. Dabei wird auch die aufeinander aufbauende Vorgehensweise übernommen. Im weiteren wird die Umsetzung für die Landeshauptstadt München dargelegt.

Die vier Aufgaben des Integrierten Smart City Handlungsprogramms dienen der zielgerichteten Bearbeitung des unter Kapitel 1 ausgeführten Handlungsbedarfs.

#### **5.1.1 Übersicht und Transparenz**

Die derzeit in der Landeshauptstadt München bearbeiteten großen Smart City Projekte (Kapitel 4) sind bereits weit vorangeschritten, so dass sich daraus bereits wieder weitere Smart City Aktivitäten entwickelt haben. Somit wird aktuell schon eine große thematische Breite abgedeckt, die sich in den nächsten Jahren in Form weiterer Aktivitäten vergrößern wird.

Bisher stehen die Projekte und weiteren Smart City Aktivitäten in der Landeshauptstadt München teilweise nebeneinander. Ein systematischer Austausch über Inhalte und Ziele gibt es bisher nur in Ansätzen. Der Mehrwert des Integrierten Smart City Handlungsprogramms besteht künftig darin, die Übersicht über alle Smart City Aktivitäten zu erhalten.

Das Integrierte Smart City Handlungsprogramm wird die organisatorischen und technischen Voraussetzungen schaffen, um den fortlaufenden Austausch aller Referate über ihre Smart City Aktivitäten sicherzustellen. Grundlage dafür wird einerseits eine Informationsplattform sein, in welcher die Smart City Aktivitäten kurz beschrieben und verlinkt werden. Andererseits wird es regelmäßige Arbeitstreffen zwischen allen Referaten und städtischen Töchtern geben, auf welchen ein gezielter Austausch über Inhalte, Ziele und geplante Aktivitäten stattfindet.

Die Ziele der Aufgabe sind:

- Verbesserung der Übersichtlichkeit für die Berichterstattung an den Stadtrat
- Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für städtische Dienststellen und Eigenbetriebe
- Verbesserung der Kommunikation gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern
- Erleichterung bei der Beantragung von Ressourcen

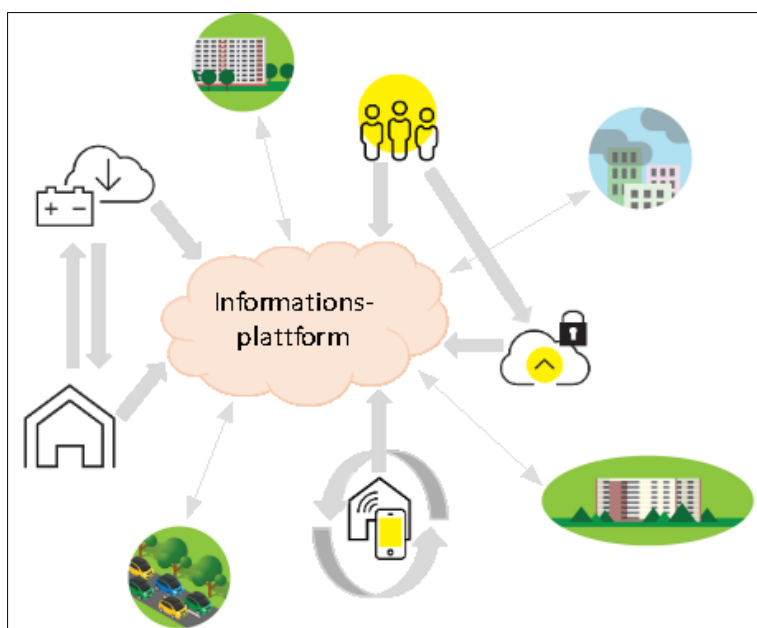


Abbildung 2: Gebündelte Informationen über Smart City Aktivitäten schaffen einen Mehrwert für alle Akteure

### 5.1.2 Identifikation weißer Flecken

Die Entwicklung hin zu einer Smart City bietet Kommunen große Chancen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung. Dafür braucht es übergeordnete Ziele und Strategien, anhand derer die passenden Umsetzungsmaßnahmen geplant und durchgeführt werden können.

Das Integrierte Smart City Handlungsprogramm wird auf Basis der Übersicht (Kapitel 3.1.2) einen Abgleich zwischen den Smart City Aktivitäten und den Zielen der Perspektive München durchführen. Maßgeblich sind dabei alle 16 fachlichen Leitlinien der Perspektive München. Die Ergebnisse werden als Grundlage verwendet, um „weiße Flecken“ zu identifizieren und gezielt neue Smart City Maßnahmen entwickeln zu können.

Die Ziele der Aufgabe sind:

- Überprüfung und Abgleich der Ziele aus der Perspektive München und den Zielen der Smart City Aktivitäten
- Identifikation des Handlungsbedarfs
- Förderung von neuen Maßnahmen und Innovationen



Abbildung 3: Der Digitale Zwilling schafft neue Möglichkeiten für die Stadtverwaltung

### 5.1.3 Replikation und Verstetigung

In den laufenden Smart City Projekten werden neue Produkte und Lösungen für die zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklung erarbeitet und in der Praxis getestet. Wie unter Kapitel 1. dargelegt, erwartet der Stadtrat, dass bewährte Smart City Anwendungen in die Planungen und Arbeiten der gesamten Stadt einfließen werden.

Die praktische Erfahrung aus den laufenden Smart City Projekten zeigt, dass der Übergang von Pilotanwendungen in das Verwaltungshandeln aller städtischen Referate und Tochtergesellschaften kein Selbstläufer ist. Vielmehr müssen neue Lösungen an anderer Stelle mit anderen Beteiligten weiter erprobt und ggf. angepasst werden (Replikation), bevor sie von allen Beteiligten akzeptiert und angewendet werden. Bei schon reifen Lösungen besteht die Herausforderung darin, die richtigen Schnittstellen zu adressieren und sie rechtzeitig in laufende Planungen einzubringen (Verstetigung).

Das Integrierte Smart City Handlungsprogramm schafft mit den unter 5.1.1 und 5.1.2 beschriebenen Aufgaben die Voraussetzung für einen leichteren Übergang der neuer Smart City Anwendungen in das Alltagshandeln der Verwaltung der Landeshauptstadt München. Durch den regelmäßigen Austausch zwischen den Referaten und städtischen Töchtern werden neue Anwendungen schneller bekannt, Vorbehalte abgebaut und Doppelarbeit vermieden.



Das Ziel der Aufgabe ist:

- Erleichterung des Wegs von pilothaften Smart City Anwendungen zur Standardanwendung in der gesamten Stadt

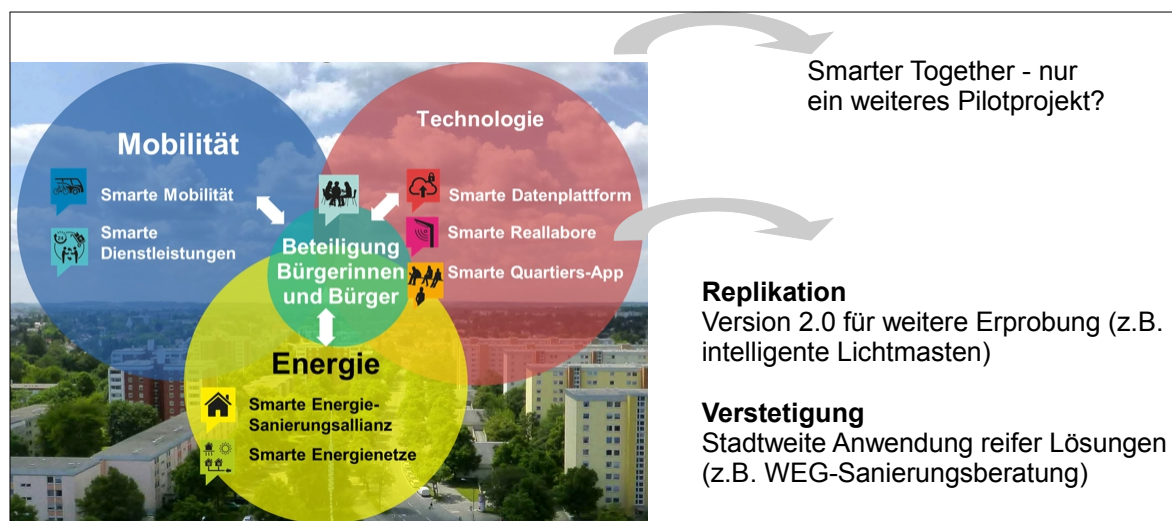


Abbildung 4: Der Stadtrat erwartet die Anwendung erprobter Smart City Lösungen im gesamten Stadtgebiet (Beispiel: Lösungen aus Smarter Together)

#### 5.1.4 Beantragung Fördermittel

Aktuell gibt es für Kommunen eine Vielzahl an Möglichkeiten, um sich Aktivitäten zu Smart City fördern zu lassen. Die Fördermittelgeber sind dabei überwiegend die EU und der Bund. Beide Ebenen knüpfen die Vergabe von Fördermitteln für Projekte an bestimmte Kriterien. So müssen die Projekte auf einem integrierten Entwicklungskonzept aufbauen, der Nachhaltigkeit und der Ressourcenschonung dienen sowie sektorübergreifend konzipiert sein. Die Frist zwischen Bekanntgabe der Fördermöglichkeit und der Einreichung des Fördermittelantrags beträgt oft nur wenige Wochen.

Für die Verwaltung der Landeshauptstadt München ist die Entwicklung von Projekten, die den Kriterien entsprechen und fristgerecht abgegeben werden, eine große Herausforderung.

Neben dem bisherigen und auch zukünftigen Engagement der einzelnen Referate wird nun auch das Integrierte Smart City Handlungsprogramm die Entwicklung von potentiellen Förderprojekten proaktiv angehen. Bisher wurde mit der Projektentwicklung erst nach der Bekanntgabe der Fördermöglichkeit begonnen. Künftig werden für das Handlungsfeld Smart City die Projekte nach dem Bedarf der Landeshauptstadt München entwickelt und gezielt die dazu passenden Förderprogramme identifiziert.

Diese Herangehensweise erfordert in der Zukunft eine abgestimmte, mit Personal und Sachmitteln ausreichend ausgestattete Organisationsstruktur. Die in Kapitel 6 benannten Personalressourcen sollen hier ebenso wie für die anderen Aufgaben eingesetzt werden.

Entsprechend der angestrebten Evaluierung des Handlungsprogramms werden konkrete Anforderungen formuliert werden. Ansätze für eine schnellere Reaktionsfähigkeit der Landeshauptstadt München sind, neben dem genannten Personal, die mittelfristige Einrichtung von Stellenhülsen für die Projektarbeit und ein Budget zur Finanzierung von Eigenanteilen an Förderprogrammen in einem noch zu identifizierenden Umfang. Die Einrichtung von Stellenhülsen soll vergleichbar dem Beschluss des Referats für Arbeit und Wirtschaft vom 16.10.2018 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V12571) erfolgen. Dazu heißt es im Beschluss: "Im Rahmen von EU-Projekten können städtische Verwaltungsgemeinkosten und Personalkosten von der EU finanziert werden. Als ein hauptsächliches Hemmnis hinsichtlich einer verstärkten Finanzmittelakquise wurde die zu zeitaufwändige Stellenbesetzung nach Genehmigung eines Projekts identifiziert. Um dieses Hindernis effizient umgehen zu können, bedarf es der Schaffung von zumindest zwei Stellen, die mit den jeweiligen Stunden aus einzelnen Projekten befüllt werden."

Die Ziele der Aufgabe sind:

- Erhöhung der Fördermitteleinwerbung für Smart City Projekte der Landeshauptstadt München
- Entwicklung von Smart City Projekten gemäß dem identifizierten Bedarf

## **5.2 Prozess zur Erarbeitung des Integrierten Smart City Handlungsprogramms**

Die Erarbeitung eines Handlungsprogramms, welches im Rahmen der Perspektive München die stadtentwicklungspolitischen Ziele im Kontext Smart City integriert, setzt die Mitwirkung aller Referate und Tochterunternehmen voraus. Wie in den vorangegangenen Kapiteln ausgeführt, ist Smart City ein querschnittsorientierter Ansatz. Er ermöglicht die Bewältigung komplexer themenübergreifender Aufgaben und umfasst zukunftsorientierte Dienstleistungen und Produkte. Um den fachlichen Aufgaben der städtischen Referate gerecht zu werden, muss die Erarbeitung der Inhalte, des Prozesses und der Maßnahmenvorschläge referatsübergreifend erfolgen.

Die Einbindung städtischer Tochtergesellschaften erscheint zweckmäßig, da diese bereits im Rahmen der beginnenden und laufenden Smart City Projekte als Partner erfolgreich an der Umsetzung mitwirken.

Darüber hinaus ist die Einbindung von Wissenschaft, Unternehmen und Non-Government-Organisationen bei der Entwicklung von Maßnahmen, z.B. in geförderten Projekten als Partner vorgesehen.

### **5.2.1 Prozessziele**

Um die vier in Kapitel 5.1 genannten Zielstellungen des Integrierten Smart City Handlungsprogramms zu realisieren, sind Prozessziele in einem vorgelagerten Abstimmungsprozess identifiziert worden.

Für die Anfangsphase der Projektentwicklung des Integrierten Smart City Handlungsprogramms Ende 2019 und 2020 ist unter allen Referaten und anderen Beteiligten (u.a. Tochterunternehmen der Landeshauptstadt München) ein Konsens bzgl.

- einer Abstimmungs- und Entscheidungsstruktur für die Maßnahmen, die die Umsetzung der stadtentwicklungspolitischen Ziele der Perspektive München, insbesondere der strategischen Leitlinien ermöglicht und
- eine Festlegung der relevanten Themenfelder und ihrer Differenzierung herzustellen.

Weitere Ziele, die in der Entwicklung des Integrierte Smart City Handlungsprogramm angestrebt werden, sind:

- die Realisierung sektorübergreifender Lösungen,
- die Schaffung einer Experimentier- und Lernkultur und
- der Aufbau eines maßnahmenorientierten Monitorings.

Für die Bewältigung dieser komplexen Aufgabe in der Anfangsphase ist die Begleitung durch einen externen Dienstleister erforderlich. Hierfür sind finanzielle Mittel notwendig (siehe Kapitel 5.3.1).

## **5.2.2 Ressourcen**

Die Erarbeitung des Integrierten Smart City Handlungsprogramms sollte ausgehend von der Komplexität der Aufgabenstellung durch eine externe Begleitung unterstützt werden. Die Erfahrung aus anderen Handlungsprogrammen bzw. komplexen referatsübergreifenden Prozessen zeigt, dass die Qualität der Ergebnisse durch diese Begleitung verbessert wird.

## **5.3 Replikation Smarter Together – Erste Maßnahmen 2020 des Integrierten Smart City Handlungsprogramms**

Im Rahmen des Projekts Smarter Together wurde die Erforderlichkeit eines Integrierten Smart City Handlungsprogramms identifiziert. Mit diesem kann vor Ablauf des Projektes Smarter Together im Januar 2021 systematisch die stadtweite Replikation eingeleitet werden. Hierfür wurden bereits konkrete Maßnahmen mit den Partnern des Projekts entwickelt. Diese werden in der Beschlussvorlage als Beispiele für zukünftige Maßnahmen des Integrierten Smart City Handlungsprogramms aufgenommen.

### **5.3.1 Maßnahmen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung**

#### **5.3.1.1 Entwicklung des Integrierten Smart City Handlungsprogramms**

Wie in Kapitel 5.2 der vorliegenden Beschlussvorlage beschrieben, ist für die Anfangsphase der Entwicklung des Integrierten Smart City Handlungsprogramms die Begleitung durch einen externen Dienstleister notwendig. Für diese Maßnahme sind für das Jahr 2020 100.000,- Euro vorgesehen.

### 5.3.1.2 Rechtsgutachten – Rechtssicherer Datenaustausch in der Stadtfamilie

Der gesellschaftlichen Entwicklung der Digitalisierung folgend, liegen der Stadt zunehmend digitale Daten vor. Eine Erkenntnis aller smarten Projekte ist jedoch, dass ein zeitgemäßes Arbeiten mit diesen Daten (Austausch und gemeinsame Interpretation über Referatsgrenzen hinweg) unter den aktuellen rechtlichen Bedingungen für die Verwaltung sowie die städtischen Töchter und Beteiligungsgesellschaften schwierig ist. Beim Umgang mit digitalen städtischen Daten sind folgende Fragen offen:

- Welchen Wert haben die städtischen Daten der Landeshauptstadt München (ökonomische, ökologische und soziale Stadttrendite)?
- Was kostet uns die Bereitstellung und Aufbereitung städtischer Daten / Informationen (Standards, Qualität, IT-Infrastruktur)?
- Welche juristischen Regelungen benötigen wir für eine stadtweite Nutzung (Referate, Töchter, Beteiligungsgesellschaften) städtischer Daten (Datenschutz, Zugriffsrechte)?

Ein Rechtsgutachten durch einen externen Auftragnehmer / eine externe Auftragnehmerin soll sich besonders dem letzten Punkt widmen und folgende Nutzen für die Stadt München bringen:

- Organisatorische und juristische Basis für den Datenaustausch über Referatsgrenzen hinweg, mit städtischen Töchtern und Beteiligungsgesellschaften (Stadtfamilie)
- Ausweitung der Datenaustauschbeziehungen (neue Inhalte, Qualität und Quantität)
- Effizienzsteigerung und Kosteneinsparung
- Erhöhung der Qualität städtischer Planungen
- Nutzung für die Datenstrategie der Landeshauptstadt München im Rahmen der Digitalisierungsstrategie (Beschluss der Vollversammlung vom 24.07.2019, Vorlagen-Nr. 14-20 / V 14953)

Die Datenstrategie der Landeshauptstadt München und ihrer Töchter soll zukünftig den Umgang mit den öffentlichen und nicht-öffentlichen Daten im Stadtkonzern regeln, damit sie rechtskonform und sicher genutzt werden können. Dies beinhaltet auch die Konzeption und den Aufbau gemeinsam nutzbarer, interagierender Datenplattformen für die Metropole, um bestehende Reibungsverluste durch Inkonsistenzen in der Information abzubauen, Datenlücken zu schließen oder aufwändige Abstimmungsprozesse zu minimieren.

Für die externe Beauftragung dieses Rechtsgutachtens sind für das Jahr 2020 finanzielle Mittel in Höhe von 100.000,- Euro notwendig.

### 5.3.1.3 Erweiterte Replikation in Testräumen - Rahmenfinanzierung

Bei der Genehmigung aller Smart City Förderprojekte hat der Stadtrat die Aufgabe erteilt, die erarbeiteten Lösungen über einen Verstetigungsprozess in den Regelbetrieb der Stadtverwaltung München zu überführen. Um diese Aufgabe zu bewältigen, muss die Erprobung der erstmalig entwickelten Smart City Anwendungen zeitlich und räumlich in der Stadt ausgedehnt werden.

Hierfür dienen Testräume zur erweiterten Replikation. Diese Räume sind identisch mit den schon bestehenden Projektgebieten, umfassen aber genauso neue Räume wie z.B. Sanierungsgebiete oder große Neubaugebiete. Neben der räumlichen Erweiterung ist auch eine zeitliche Ausweitung der Testaktivitäten für

- die Weiterentwicklung von Lösungen,
- die Anwendung der Lösungen auf neue Fragestellungen der Stadtentwicklung und
- die Verstetigung und Überführung der neuen Lösungen in den Regelbetrieb notwendig.

Für 2021 sind 200.000,- Euro notwendig, in den Folgejahren 2022 – 2024 jeweils 100.000,- Euro.

#### **5.3.1.4 Vergleichende Studie zur Optimierung der Logistik auf der letzten Meile auf Basis der Ergebnisse der Modellquartiere City2Share, Smarter Together und Civitas ECCENTRIC**

Geplant ist die Vergabe einer Untersuchung, in der - aufbauend auf den Ergebnissen der drei Forschungs- bzw. Förderprojekte Smarter Together, City2Share und ECCENTRIC - eine umfassende Lösung für die Logistik (emissionsfrei, flächenoptimiert) auf der letzten Meile erarbeitet werden soll. Diese Studie dient insbesondere der Überleitung der Forschungsergebnisse in das Verwaltungshandeln und macht die Erkenntnisse und Ergebnisse der Modellquartiere optimal für die Landeshauptstadt München nutzbar.

Im Rahmen der oben genannten Projekte wurden in den jeweiligen Modellquartieren unter den dort gegebenen Rahmenbedingungen unterschiedliche Pilotvorhaben für eine emissionsfreie und flächenoptimierte urbane Logistik umgesetzt.

Für die Ableitung einer gesamtstädtischen Strategie und eine erfolgreiche Replikation wirksamer Lösungen werden mit der durchzuführenden Untersuchung folgende Grundlagen zusammengestellt:

- Vergleichende Evaluation der Ergebnisse in den einzelnen Modellquartieren inkl. einer Raumtypisierung
- Abgleich der Ergebnisse mit Lösungen in anderen vergleichbaren Städten
- Replikationsstrategie zur Umsetzung einer emissionsfreien und flächenoptimierten urbanen Logistik auf der letzten Meile

Für die externe Beauftragung dieser Untersuchung sind für das Jahr 2020 finanzielle Mittel in Höhe von 50.000,- Euro notwendig.

#### **5.3.1.5 Sharing Mobility - Grundsatzbeschluss zu mobilitätsbezogenen Sharing-Angeboten im öffentlichen Raum – Begleitung und Evaluation**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München beschloss am 24.07.2019 den Sharing-Mobility Grundsatzbeschluss (Sitzungsvorlage 14-20 / V 15209). Ein schneller und umfassender Ausbau in der Sharing-Mobility in den Innenstadtbezirken wie auch in den äußeren Stadtbezirken ist gewünscht.

Die verkehrlichen Wirkungen von Sharing-Mobility werden in der Fachwelt kontrovers diskutiert. Hieraus besteht erheblicher Untersuchungsbedarf, welche Wirkungen sich unter welchen Randbedingungen ergeben. Untersuchungsbedarf ergibt sich auch aus dem privaten Angebot, d.h. die Angebote unterliegen Preisänderung und Angebotsänderungen, welche anhand einer Paneluntersuchung kontinuierlich evaluiert werden müssen. Darüber hinaus sind sowohl die Auswertung objektiver Daten der Betreiber als auch die Erfassung der subjektiven Sichtweisen der Nutzenden relevant.

Die durchzuführende Begleitung und Evaluation stellt damit die wesentliche Basis zur zielgerichteten Förderung und Maximierung der Wirksamkeit dieser Angebote hinsichtlich der stadt- und verkehrsplanerischen Ziele dar. Dazu sollen auch alle Ergebnisse der aktuellen Pilotvorhaben in den Modellquartieren Smarter Together, City2Share und Civitas ECCENTRIC einfließen.

Für die externe Beauftragung dieser Begleitung und Evaluation sind finanzielle Mittel in Höhe von 150.000,- Euro notwendig. Die erforderlichen Haushaltsmittel waren zur Eckdatenplanung für den Haushalt 2020 angemeldet, mussten aber auf Grund der vorzunehmenden Kürzungen gestrichen werden. Die Mittel werden im Rahmen der Eckdatenplanung für den Haushalt 2021 erneut angemeldet. Die externe Beauftragung steht daher unter dem Vorbehalt, dass die Mittel mit der Planung für den Haushalt 2021 beschlossen werden.

### **5.3.2 Maßnahmen der Stadtwerke München**

Die Maßnahmen der Stadtwerke München wurden durch das Betreuungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft, in den Eckdatenbeschluss 2020 eingebracht und vom Stadtrat für die nachstehende Verwendung genehmigt. Es handelt sich um bürgernahe, freiwillige Aufgaben, die zeitlich begrenzt sind.

#### **5.3.2.1 Finanzierung für München Smart City Stelenversion und Webapplikation**

Infolge der München SmartCity App wurde die München SmartCity Stelenversion für die Digitalstelen an den Mobilitätsstationen entwickelt. Diese verschafft dem Nutzer (sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch Touristinnen und Touristen) schnell und einfach einen Überblick zu verschiedenen Themen wie Mobilitätsservices (MVG Rad, Carsharing, ÖPNV etc.) und Points of Interests (Sehenswürdigkeiten, Bars, Restaurants etc.). Die integrierte Routingfunktion zeigt den Nutzerinnen und Nutzern den Weg zu ihren Zielorten (Fußgänger, Rad, ÖPNV und Auto (wenn der Zielort weiter als 8 Kilometer entfernt ist)). Für diese Weiterentwicklung durch die SWM erfolgt eine Beteiligung des RAW mit einmalig ca. 150.000,- Euro.

Zusätzlich zu der München SmartCity App wurde die München SmartCity Webapplikation entwickelt. Damit kann die München SmartCity App browserbasiert aufgerufen werden. Die Bürgerinnen und Bürger können so die Kartenlösung der München SmartCity App, unabhängig von Smartphones, über die gängigen Browsern am Computer aufrufen. Die Webapplikation kann auch für Anwendungsfälle wie LHMobil verwendet werden (z.B. zur

Reservierung und Nutzung der städtischen Pedelecs sowie das MVG Rad seitens der städt. Referatsmitarbeiter). Die Webapplikation kann auch in Webseiten von Quartieren oder Unternehmen eingebunden werden und verschiedene Services wie Mobilität und Points of Interests auf einer digitalen Karte anzuzeigen. Die Webapplikation kann je nach Anwendungsfall personalisiert mit Informationen, Logos und Inhalten gestaltet werden. Die Kosten für die Entwicklung einer browserbasierten Webapplikation durch die SWM werden auf ca. 250.000,- Euro geschätzt, wovon die Landeshauptstadt München plant, einmalig ca. 150.000,- Euro zu übernehmen.

Ziel ist die Verbesserung der Funktionen und Bedienfreundlichkeit der SmartCity Mobilitätstationen für Bürgerinnen und Bürger der Stadt und dadurch Förderung der Nutzung nachhaltiger Mobilität. Digitalstelen dienen als zentraler Informationspunkt im Viertel für die Bürger. Dies führt dazu, dass die Stelen die multimodale Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsträgern an den Mobilitätsstationen erhöhen und somit einen Beitrag zu Klimaschutz, Emissionsreduzierung und Bürgerfreundlichkeit leisten. Dies steht im Einklang mit verschiedenen Stadtratsbeschlüssen zum Klimaschutz und zur Emissionenreduzierung im Verkehr (vgl. „Sauba sog I“ Stadtratsbeschluss vom 25.07.2018, Vorlagen-Nr.: 14-20/ V 11704).

### **5.3.2.2 Finanzierung einer Besetzgraderfassung Bahnhöfe und Fahrzeuge**

Die Anzahl an Fahrgästen nimmt kontinuierlich zu. Dies hat unmittelbar zur Folge, dass – nicht nur zur Hauptverkehrszeit – Fahrzeuge und Bahnhöfe des ÖPNV stark gefüllt oder sogar überfüllt sind. Dieser Befüllungsgrad soll kontinuierlich mittels Sensorik erfasst und für unterschiedliche Anwendungen zur Verfügung gestellt werden. Neben der Anzeige in der Betriebsleitstelle soll diese Information den Fahrgästen und diversen Auskunftsportalen zur Verfügung gestellt werden. Ebenso sollen diese Daten für die zielgenaue Fahrplanung durch die MVG verwendet werden.

Die Landeshauptstadt München hat als kommunale Aufgabe die Daseinvorsorge und somit die Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV umzusetzen. Die Besetzgraderfassung und -darstellung führt zu einer Attraktivierung des ÖPNV und somit einer Entlastung des Autoverkehrs und motiviert die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf den ÖPNV. Dies leistet einen Beitrag zum Klimaschutz und Emissionsreduzierung. Dies steht im Einklang mit verschiedenen Stadtratsbeschlüssen zum Klimaschutz und zur Emissionenreduzierung im Verkehr (vgl. „Sauba sog I“). Die Aufgabe wird durch die SWM/MVG durchgeführt, die für die konzeptionellen Vorarbeiten und Analysen durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft mit ca. 100.000,- Euro einmalig unterstützt werden.

### **5.3.2.3 Finanzierung der Ausrüstung aller neu zu beschaffenden Busse mit W-LAN**

Derzeit sind bei der SWM/MVG 10 Busse mit WLAN ausgestattet. Damit die Digitalisierung in München weiter voranschreiten kann, ist es sinnvoll, deutlich mehr Fahrzeuge mit WLAN auszustatten. Deshalb sollen alle zukünftig neu zu beschaffenden Fahrzeuge eine vollständige WLAN-Ausstattung bekommen. Im Jahr 2020 kommen insgesamt 47 Busse in Frage. Zusätzlich sollen die bereits vorhandenen und neu zu beschaffenden Elektrobusse (2 bereits vorhanden, Beschaffung von 4 in 2019 und 4 in 2020) auch mit WLAN

nachgerüstet werden.

Für die Folgejahre ab 2021 (bis ca. 2030/31) soll die WLAN-Ausrüstung ebenfalls zum Tragen kommen. Die SWM-Flotte wird im Durchschnitt jährlich ca. 45-50 Fahrzeuge mit WLAN Ausrüstung beschaffen. Zusätzlich sollen zukünftig auch die Kooperationspartner bei Neubeschaffungen WLAN-Ausstattungen mitbeschaffen. Bei den Kooperationspartnern stehen ab dem Jahr 2020 bis 2030/31 im Durchschnitt jährlich ca. 45 Busse zur Beschaffung an.

Für den Betrieb des WLAN fallen jährlich zusätzliche Kosten für Betrieb / Wartung / Entstörung und die SIM-Karte an. Die konsumtiven Kosten belaufen sich für ca. 47.310,- Euro, die von der SWM zu tragen sind (57 x 830,- Euro = 47.310,- Euro).

#### SWM-Fuhrpark:

**2020:** 37 Busse sollen im 2. Quartal beschafft und mit WLAN ausgestattet werden  
10 Busse sollen im 3. Quartal beschafft und mit WLAN ausgestattet werden.  
10 Elektrobusse sollen ggfs. mit WLAN nachgerüstet werden.  
(Kosten hierfür 57 x 2.200,- Euro = 125.400,- Euro investiv durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft)

Die Planungen ab 2021 sind noch nicht genau festgelegt. Es sollen sukzessive bei allen Neubeschaffungen pro Jahr bis ca. 2030/31 die WLAN-Ausstattung ausgebaut werden.

Ziel des Neuausstattungsprogramm ist es, nach ca. 12 Jahren in allen Bussen der SWM/MVG (inkl. deren Kooperationspartner) WLAN anbieten zu können. Der Gesamtbestand der SWM/MVG und der Kooperationspartner an Fahrzeugen liegt derzeit bei etwa 650 Fahrzeugen und wird in den nächsten Jahren voraussichtlich stetig um mind. 3 % wachsen.

Für die Sicherstellung des Betriebs der WLAN Systeme auf den Fahrzeugen wird Personal benötigt. Es ist davon auszugehen, dass sich die Anzahl der Busse weiter vergrößern wird und bis zum Abschluss des WLAN-Ausbaus 2030/31 etwa 1.000 Fahrzeuge im Einsatz sein werden. Die vorhandene Betriebsmannschaft ist maximal ausgelastet, so dass mit Beginn des Ausbaus des WLANs die Schaffung einer zusätzlichen vollen Stelle (1 FTE) notwendig ist. Diese Ressource wird zunächst den Ausbau der Technik koordinieren und später den Unterhalt der Systeme sicherstellen.

#### **5.3.2.4 Finanzierung der Digitalen Information an der Haltestelle der Zukunft (Konzept und Marktforschung)**

Es wird mit Unterstützung einer Marktforschung ein Konzept erarbeitet, wie die Information der Fahrgäste an der Haltestelle künftig mit Hilfe digitaler Medien verbessert werden kann (Stichpunkte: Aktualität, umfassende und weitreichende Information, z.B. zu Multimodalität oder wichtigen Einrichtungen im Umkreis, Barrierefreiheit, Mehrsprachigkeit, etc.). Diese Aufgabe wird durch die SWM/MVG durchgeführt. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft beteiligt sich an den Kosten mit einmalig 50.000,- Euro.

Durch die durchgeführte Marktforschung und Konzepterstellung zu diesem Thema soll



eine Verbesserung des Haltestellen-Informationssystems zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV erfolgen. Die Landeshauptstadt München hat als kommunale Aufgabe die Daseinvorsorge und somit die Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV wahrzunehmen. Ein qualitatives Haltestellen-Informationssystem führt zu einer Verbesserung der ÖPNV-Qualität und die BürgerInnen und Bürger werden motiviert, auf den ÖPNV umzusteigen. Dies leistet einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Emissionsreduzierung. Im Vorfeld dieses Handlungsfeldes ist es erforderlich, eine Marktforschung und Konzepterstellung zu finanzieren. Diese Maßnahme steht im Einklang mit verschiedenen Stadtratsbeschlüssen zum Klimaschutz und zur Emissionsreduzierung im Verkehr (vgl. „Sauba sog I“).

## **6. Stellenbedarf**

Der Stellenbedarf setzt sich zusammen aus Stellenneueinrichtungen (Kapitel 6.1 und 6.2).

### **6.1 Integriertes Smart City Handlungsprogramm**

Das Integrierte Smart City Handlungsprogramm ist als Teil der Replikation des am 01.02.2016 gestarteten EU-Projektes Smarter Together initiiert worden, um als neues Leitprojekt des Stadtentwicklungskonzepts Perspektive München die dauerhafte Bearbeitung des Themenfeldes innerhalb der Landeshauptstadt München durch die antragsstellenden Referate zu ermöglichen. Die mit der Einrichtung der Stellen verbundene Aufgabe (Kapitel 1 bis 5) ist für die Landeshauptstadt München eine freiwillige Aufgabe zur Bewältigung der oben skizzierten Herausforderungen.

Da durch den Begleitprozess im kommenden Jahr ein über alle Referate hinweg gebündeltes Integriertes Smart City Handlungsprogramm entstehen soll, das die Replikation aller unter Kapitel 4 genannten Smart City Projekte sowie Verräumlichung der smarten Projekte ermöglicht, wird ein erheblicher Mehraufwand ausgelöst. Die Smart City Reallabore und Pilotprojekte nehmen eine immer wichtigere Rolle in einem auf Zukunftsfähigkeit ausgerichteten Stadtumbau ein. Um diese - oft sehr kleinteiligen Aktivitäten - zu bündeln sowie sichtbar zu machen und die über viele Dienststellen und Eigenbetriebe der Landeshauptstadt München verteilten Aktivitäten abzustimmen und zu verzahnen, ist eine ausreichende personelle Ausstattung erforderlich.

Die Betreuung der Erstaufstellung des Handlungsprogramms und die anschließende Weiterentwicklung durch die antragstellenden Referate erfordert dauerhaft einen erhöhten Steuerungs- und Koordinationsaufwand. Es sollte gewährleistet sein, dass die Aufgaben kontinuierlich wahrgenommen werden. Die Organisation des Handlungsprogramms wird wegen seiner stadtentwicklungspolitischen Zuordnung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung verankert. Die beantragten Stellen aus „Digitalisierung und Innovationen in der Mobilität und Stadtentwicklung“ sowie „Perspektive München – Fachliche Leitlinie „München. Digital.Erleben“ werden in der Hauptabteilung Stadtentwicklungsplanung I/22 EK eingerichtet.

### **6.1.1 Manager/in Perspektive München - "Digitale Transformation"**

#### **1 VZÄ Sachbearbeitung E 14, Technischer und Sonstiger Dienst, 4. Qualifikations-ebene**

Folgende Aufgaben soll die künftige Stelleninhaberin/ der künftige Stelleninhaber übernehmen:

- Organisation des Abstimmungsprozesses mit den städtischen Referaten und den städtischen Tochtergesellschaften, insbesondere die Umsetzung des Verkaufsauftrags zur Erstaufstellung und Strukturierung des Prozesses
- Aufbau einer verwaltungsinternen Smart City Interest Group
- Programmatische Begleitung der externen Smart City Interest Group, die Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Non-Government-Organisationen
- Weiterentwicklung der Konzeption "Integriertes Smart City Handlungsprogramm für München"
- Erarbeitung von Umsetzungsvorschlägen zur Optimierung der Organisationsstrukturen und des Ineinandergreifens der verschiedenen Handlungsprogramme der Landeshauptstadt München, die Smart City Maßnahmen beinhalten, um die Transparenz in diesem Themenfeld zu verbessern.
- Beförderung der Replikation bei Planungsvorhaben, smarten Projekten und Pilotanwendungen.
- Mitwirkung bei der Abstimmung im Planungsgeschehen mit den jeweiligen Projektverantwortlichen (z.B. städtebauliche Sanierungsgebiete, Handlungsräume der Perspektive München, Bebauungspläne, etc.).
- Koordination und Bindeglied zwischen der strategischen Ebene der Stadtentwicklung (PERSPEKTIVE MÜNCHEN) und konkreter Vorhaben und Modellprojekten im Bereich Smart City; insbesondere Mitarbeit an der Weiterentwicklung der Perspektive München für das Themenfeld Smart City
- Mitarbeit an der Entwicklung der Leitlinie der Perspektive München zur Digitalen Stadt und digitaler Masterpläne.
- Betreuung von Förderanträgen der Dienststellen der Landeshauptstadt München, die im Integrierten Smart City Handlungsprogramm entwickelt werden
- Bewertung, Entwicklung und Umsetzung von Konzepten einer Smart City

### **6.1.2 Digitalisierung der Stadtentwicklung und Smart City**

#### **1 VZÄ Sachbearbeitung E 13, Technischer und Sonstiger Dienst, 4. Qualifikations-ebene**

Folgende Aufgaben soll die künftige Stelleninhaberin/ der künftige Stelleninhaber übernehmen:

- Koordination und Begleitung der Umsetzung von Pilotprojekten zur Smart City
- Identifizierung und Prüfung auf Eignung von Replikationsräumen für die Fortführung von Smart City Pilotprojekten und der in diesen entwickelten Lösungen
- Umsetzungsunterstützung bei den Maßnahmen des Integrierten Smart City Handlungsprogramms
- Bewertung, Entwicklung und Umsetzung von Konzepten einer Smart City
- Aufbau eines Monitorings für das Integrierte Smart City Handlungsprogramm: Aufbau / Umsetzung von Datenmodellen, Identifizierung neuer Datenquellen sowie Nutzung bestehender und sofern erforderlich Entwicklung von Datenplattformen, Sicherstellen der Einhaltung der DSGVO
- Aufbau eines Monitorings „Smart City in der Stadtentwicklung“: Aufbau / Umsetzung von Datenmodellen in der Stadtentwicklung, Lösungskonzeption zum Umgang mit der Frage von Daten(in)konsistenzen, Nutzung von Sensordaten
- Technologiebewertung und Analyse
- Integration von Lösungen im Bereich Daten und Information in bestehende Systeme und Plattformen (insbesondere GeoPortal)

### **6.1.3 Verwaltungsmäßige Betreuung der Fachdienststellen**

#### **1 VZÄ Sachbearbeitung, A 11, Verwaltungsdienst, 3. Qualifikationsebene**

Folgende Aufgaben soll die künftige Stelleninhaberin / der künftige Stelleninhaber übernehmen:

- Unterstützung der Fachabteilungen bei administrativen Fragestellungen
- Koordination von Stellungnahmen/Berichten in Bezug auf die anfallenden Fachaufgaben
- administrative Betreuung von Förderanträgen der Dienststellen der Landeshauptstadt München, die im Integrierten Smart City Handlungsprogramm entwickelt werden
- administrative Betreuung der Fachabteilungen bei der Erstellung von Beschlussvorlagen für den Stadtrat
- eigenständige Betreuung von Beschlussvorlagen
- Unterstützung bei der Klärung von datenschutz- und urheberrechtlichen Fragestellungen
- Vorbereitung, Durchführung und Beratung bzgl. der Beteiligung der Bezirksausschüsse
- Beratung der Fachabteilungen bei der Terminüberwachung
- Vorbereitung und Durchführung von Schulungen der Mitarbeiter/innen

Der Bedarf wurde anhand einer summarischen Stellenbemessung entsprechend den Erfahrungen aus dem Aufgabengebiet vergleichbarer Positionen ermittelt und im Vorfeld mit dem Personal- und Organisationsreferat abgestimmt.

## 6.2 Digitalisierung in der Mobilität

Eine der größten Herausforderungen einer wachsenden Stadt wie München ist die Bereitstellung einer stadtverträglichen, vernetzten, sauberen, sicheren und damit zukunftsfähigen Mobilität. Gleichzeitig ist diese Art der Mobilität der wirksamste Schlüssel zur Bewältigung einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Um dieser Herausforderung zu begegnen, erprobt die Landeshauptstadt München in verschiedenen Smart City Projekten innovative Lösungen. Sie verfolgt dabei klare, vom Stadtrate beschlossene Ziele zum Klimaschutz, Modal Split und zur Verkehrssicherheit.

Um diese Ziele zu erreichen, müssen die Potentiale einer Smart City bestmöglich für die Landeshauptstadt München gehoben werden. Die optimale Nutzung von Smart City Förderprogrammen und Forschungsprojekten (Kapitel 5.1) erfordert dauerhaft einen erhöhten Steuerungs- und Koordinationsaufwand. Dies trifft insbesondere auf das Thema Mobilität zu, da die Förderlandschaft seitens der EU und des Bundes besonders dynamisch ist. Die Umsetzung und dauerhafte Implementierung der Projektergebnisse und entwickelten Lösungen im Stadtgebiet ist komplex und ressourcenintensiv. Ursächlich ist die hohe Dichte und Dynamik der Entwicklung der Landeshauptstadt München. Die beantragte Stelle aus „Digitalisierung und Innovationen in der Mobilität und Stadtentwicklung“ wird in der Hauptabteilung Stadtentwicklungsplanung I/3 eingerichtet.

### 1 VZÄ Sachbearbeitung, E 13, technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene

Folgende Aufgaben soll die künftige Stelleninhaberin/ der künftige Stelleninhaber übernehmen:

- Koordination und Steuerung der Beteiligung der LHM an europäischen und nationalen Forschungs- und Förderprojekten speziell zu Innovationen in der Mobilität (Vermeidung von Doppelarbeiten, fehlenden klaren Zuständigkeiten für neue Themen)
- Bewertung von Ausschreibungen und Projektanfragen hinsichtlich eines städtischen Nutzens und Akquise neuer Förderprojekte
- aktive Beteiligung an der Beantragung neuer strategisch für die Verkehrsplanung relevanter Förder- und Forschungsprojekte inkl. Antragserstellung und Befassung des Stadtrats der Landeshauptstadt München
- Koordination und Begleitung der Umsetzung von Pilotprojekten zur Digitalisierung der Verkehrssysteme
- Leitung des Koordinierungskreises Modellquartiere zur referatsübergreifenden Abstimmung der einzelnen Maßnahmen (Ressourcenoptimierung)
- Bewertung und Kommunikation neuer Entwicklungen, Lösungen und Technologien in die Fachabteilungen und Begleitung der Überführung in Grundsatzbeschlüsse bzw. die dauerhafte Umsetzung und Anwendung
- Technologiebewertung und Analyse
- Vertretung der Abteilung in entsprechenden Fachgremien

### **6.3 Bemessungsgrundlage**

Die Erreichung der in Kapitel 5.1 genannten Ziele und die Implementierung der in Kapitel 5.3 erläuterten Maßnahmen des Integrierten Smart City Handlungsprogramms sowie die in den nächsten Jahren noch zu entwickelnden Maßnahmen erfordern einen erhöhten strategisch, konzeptionellen Arbeitsaufwand, der nicht mit der vorhandenen Personaldecke kompensiert werden kann.

Bei den Stellen 6.1.1 (Manager/in Perspektive München - "Digitale Transformation"), 6.1.2 (Digitalisierung der Stadtentwicklung und Smart City) und 6.2 (Digitalisierung in der Mobilität) handelt es sich um Stellen im technischen und sonstigen Dienst, die überwiegend strategisch-konzeptionelle Tätigkeiten erfüllen. Für diese ist der Mehrbedarf kaum durch eine Personalbedarfsermittlung ermittelbar und aus diesem Grund auch nicht notwendig.

Für die Stelle 6.1.3 (Verwaltungsmäßige Betreuung der Fachdienststellen) handelt es sich um eine Stelle im Verwaltungsdienst. Für diese Stelle wurde eine summarische Stellenbemessung entsprechend den Erfahrungen aus dem Aufgabengebiet vergleichbarer Positionen durchgeführt. Dieses Vorgehen wurde im Vorfeld mit dem Personal- und Organisationsreferat abgestimmt.

### **6.4 Alternativen zur Kapazitätsausweitung**

Die Integration des Integrierten Smart City Handlungsprogramms als referatsübergreifende Aufgabenstellung ist wie oben dargelegt nur durch die beschriebene Kapazitätsausweitung möglich (Steuerungsaufgabe).

Davon unabhängig ist die Durchführung von Smart City Maßnahmen (Kapitel 5.3) unter Federführung der beteiligten Referate.

### **6.5 Büroflächenbedarf**

Der unter Ziffer 6 des Vortrages dargestellte zusätzliche Personalbedarf im Umfang von 4 VZÄ im Bereich des Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtentwicklungsplanung soll ab 2020 dauerhaft im Verwaltungsgebäude des Referats für Stadtplanung und Bauordnung im Standort Blumenstraße 31 eingerichtet werden.

Die beantragten Arbeitsplätze müssen in den Verwaltungsgebäuden des Referates für Stadtplanung und Bauordnung untergebracht werden. Da im Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Laufe des Jahres 2020 neue Räume, die derzeit vom Kommunalreferat belegt sind, zugewiesen werden, kann das zusätzlich beantragte Personal aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung langfristig aufgrund der zusätzlich zugewiesenen Flächen untergebracht werden. Bis zur Freisetzung der Flächen des Kommunalreferates erfolgt die Unterbringung durch temporäre Nachverdichtung.

## 7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

### 7.1 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten</b>	318.430,-- ab 2020	8.000,-- in 2020	750.000,-- von 2020 bis 2024
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	315.230,-- ab 2020		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		8.000,-- in 2020	
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	3.200,-- ab 2020		250.000,-- in 2020  200.000,-- in 2021  100.000,-- von 2022 bis 2024
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
<b>Nachrichtlich Vollzeitäquivalente</b>	<b>4</b>		

\* 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!

## 7.2 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit des Referats für Arbeit und Wirtschaft beim Produkt 44571100 Wirtschaftsförderung

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten</b>		450.000,-- in 2020	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)			
Transferauszahlungen (Zeile 12) - davon Stelen und Web mit 300.000,- Euro - davon Besetzgradmessung mit 100.000,- Euro - davon Haltestelle mit Zukunft mit 50.000,- Euro		450.000,-- in 2020	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

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

Die beantragten Ausweitungen entsprechen den Festlegungen des Referates für Arbeit und Wirtschaft im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2020; siehe Nr. 13, 14, 16 der Liste der geplanten Beschlüsse des Referates für Arbeit und Wirtschaft.

### 7.3 Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit für den Haushalt des Referats für Arbeit und Wirtschaft unter einer neuen Maßnahmennummer im UA 8300 Stadtwerke München GmbH

Das MIP 2019-2023 wird entsprechend geändert.

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)</b>		125.400,-- in 2020	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		125.400,-- in 2020	
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

Die Maßnahme 8300.985.7630.9 „Investitionszuschuss SWM für W-LAN Busse (ISCH) wird zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2019-2023 wie folgt angemeldet:

UA/ Maßn.Nr. /RF.Nr.	GRZ	Ausg./ Einn.Art	Gesamt- kosten	Finan- z. bis 2018	Summe 2019-2023	2019	2020	2021	2022	2023	nachrichtlich	
											2024	Finanz. 2025 ff
8300.76 30		B alt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		B neu	125.000,-	0	125.000,-	0	125.000,-	0	0	0	0	0

### 7.4 Finanzierung

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

Die beantragte Ausweitung entspricht den Festlegungen für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2020; siehe Nr. 18, 19, 21 und 46 der Liste der geplanten Beschlüsse des Referats für Stadtplanung und Bauordnung.

Die beantragte Ausweitung entspricht den Festlegungen des Referates für Arbeit und Wirtschaft im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2020; siehe Nr. 15 der Liste der geplanten Beschlüsse des Referates für Arbeit und Wirtschaft.



## 7.5 Vergabe

Die geschätzten Auftragswerte der in den Kapiteln 5.3.1.1, 5.3.1.2. und 5.3.1.4. beschriebenen Vergaben liegen unter dem in der Geschäftsordnung des Stadtrates definierten Schwellenwert und bedürfen keine Autorisierung durch den Stadtrat.

Für die in Kapitel 5.3.2 beschriebenen Maßnahmen der Stadtwerke München werden die notwendigen Vergabebeschlüsse durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft vorgelegt.

### **Sharing Mobility - Grundsatzbeschluss zu mobilitätsbezogenen Sharing-Angeboten im öffentlichen Raum**

Die im Kapitel 5.3.1.5 genannten Leistungen zur Begleitung und Evaluation der gesamtstrategische und ganzheitliche Betrachtung von Sharing-Mobility über die bisherigen Einzelaspekte hinaus sollen an eine externe Dienstleisterin bzw. an einen externen Dienstleister vergeben werden, da die Komplexität der Aufgabenstellung und die Vielzahl der zu integrierenden Akteure und Dienststellen berücksichtigt werden muss. Es handelt sich dabei um die Vergabe einer Beratungs-/ Gutachterleistung.

Da der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieterinnen und Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert bekannt gemacht wird, kann die Behandlung der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung erfolgen.

Die zu vergebenden Leistungen fallen unter die Verfügung des Herrn Oberbürgermeisters vom 22.08.2008. Ihre Vergabe kann daher nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der Vergabestelle 1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren nach Erteilung des Einvernehmens durch die Vergabestelle 1 auf eigenen Wunsch selbst durch. Die Kosten summieren sich auf voraussichtlich 150.000,- Euro inkl. Mehrwertsteuer.

Der geschätzte Auftragswert liegt unterhalb des Schwellenwertes von 221.000,- Euro. Daher ist ein nationales Verfahren durchzuführen. Es wird eine Öffentliche Ausschreibung gemäß § 9 Abs. 1 der Unterschwellenvergabeordnung (UVgO) durchgeführt.

Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt auf [www.vergabe.muenchen.de](http://www.vergabe.muenchen.de) sowie überregional auf [www.bund.de](http://www.bund.de)

Jedes interessierte Unternehmen kann die Vergabeunterlagen herunterladen und elektronisch ein Angebot abgeben. Die Bieterinnen und Bieter erhalten eine Frist von mindestens vier Wochen, um ein Angebot abgeben zu können.

Die Bieterinnen und Bieter müssen ihre Eignung anhand einer Eigenerklärung zur Eignung nachweisen.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieterinnen und Bieter mit dem Angebot ein aussagekräftiges Konzept über die Vorgehensweise bei der Bearbeitung und einen Zeitplan einreichen.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden für beide Maßnahmen folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- 30 Prozent Preis
- 70 Prozent Qualität des Konzeptes: Methodik, Zeit- und Ablaufplan etc.

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die Auftragsvergabe an das jeweils wirtschaftlichste Angebot ist für 2021 vorgesehen, vorbehaltlich der Mittelbereitstellung zur Haushaltsplanung 2021.

Die Stadtkämmerei, das Kommunalreferat sowie das Personal- und Organisationsreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Kommunalreferat sowie hinsichtlich der vergaberechtlichen Aussagen mit dem Direktorium – Hauptabteilung II, Vergabestelle 1 abgestimmt.

Das Direktorium, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Kulturreferat, das Referat für Bildung und Sport, das Referat für Gesundheit und Umwelt sowie das Sozialreferat haben Abdruck erhalten.

### **Beteiligung des Bezirksausschusses**

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor.

Die Bezirksausschüsse des 1. - 25. Stadtbezirks haben Abdruck von der Vorlage erhalten.

Den Korreferentinnen und Korreferenten der antragstellenden Referate, Frau Stadträtin Rieke, Herr Stadtrat Richard Progl, Frau Stadträtin Ulrike Boesser, Herr Stadtrat Richard Quass sowie der zuständigen Verwaltungsbeirätin und den zuständigen Verwaltungsbeiräten, Frau Stadträtin Anne Hübner, Herr Stadtrat Paul Bickelbacher, Herr Stadtrat Dr. Josef Assal und Herr Stadtrat Mario Schmidbauer ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentinnen und Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Der Stadtrat beauftragt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (federführend), das IT-Referat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie das Kommunalreferat ein Integriertes Smart City Handlungsprogramm – wie im Vortrag dargestellt – zu erstellen. Das Ziel ist die Umsetzung der Ziele der Perspektive München vor dem Hintergrund der Megatrends Digitalisierung, Klimawandel und Nachhaltigkeit.
2. Der Stadtrat stimmt vorbehaltlich der Entscheidung über den Haushalt 2021 zu, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die in Ziffer 5.3.1.5. genannten Leistungen zur Begleitung und Evaluation der gesamtstrategischen und ganzheitlichen Betrachtung von Sharing-Mobility in Zusammenarbeit mit der Vergabestelle 1 des Direktoriums an eine externe Auftragnehmerin / einen externen Auftragnehmer vergibt.  
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.
3. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird federführend beauftragt, die vier unter Kapitel 5.3.2 genannten Maßnahmen in Kooperation mit den SWM/MVG und den antragsstellenden Referaten sowie den weiteren Referaten der Landeshauptstadt München durchzuführen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Einrichtung von 4 Stellen und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel für Personalauszahlungen i.H.v. 315.230,- Euro im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2020 anzumelden.  
Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 22.836,- Euro (40% des JMB).
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die befristet erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. insgesamt 750.000,- Euro, davon 250.000,- Euro in 2020, 200.000,- Euro in 2021 sowie jeweils 100.000,- Euro in den Jahren 2022 bis 2024 im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellung anzumelden.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Arbeitsplatzkosten i.H.v. 8.000,- Euro im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2020 anzumelden.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. 3.200,- Euro im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2020 anzumelden.
9. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. 450.000,- Euro in 2020 für das Produkt 44571100 Wirtschaftsförderung zur Auszahlung eines konsumtiven Zuschusses und i.H.v.

125.400,- Euro in 2020 zur Auszahlung eines investiven Zuschusses an die Stadtwerke München GmbH im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2020 anzumelden. Die neue Maßnahme wird gem. Tabelle auf S. 32 zum MIP 2019-2023 angemeldet.

10. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die unter Ziffer 6 des Vortrags dargestellten Flächenbedarfe bei Bedarf gegenüber dem Kommunalreferat anzumelden, sobald weitere Flächen zugewiesen werden sollen.
11. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die beantragten Stellen keinen zusätzlichen Büroraumbedarf auslösen.
12. Das Produktkostenbudget des Referates für Stadtplanung und Bauordnung erhöht sich um insgesamt 750.000,- Euro, davon werden 250.000,- Euro in 2020, 200.000,- Euro in 2021 sowie jeweils 100.000,- Euro in den Jahren 2022 bis 2024 zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
13. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05316 der Stadtratsfraktion der GRUENE / ROSA LISTE vom 06.05.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Stadtrat nach Ablauf von 3 Jahren nach Stellenbesetzung erneut zu befassen, wobei die tatsächlich erreichten Ziele und Effekte darzustellen sind und zu begründen ist, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die zusätzlichen Stellen dauerhaft benötigt werden.
15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

Thomas Bönig  
IT-Referent

Der Referent

Die Referentin

Clemens Baumgärtner  
Referent für Arbeit und  
Wirtschaft

Kristina Frank  
Kommunalreferentin

**IV. Abdruck von I. - III.**

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

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An die Bezirksausschüsse 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 und 25
4. An das Direktorium
5. An das Baureferat
6. An das Referat für Informations- und Kommunikationstechnologie
7. An das Kommunalreferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Kulturreferat
10. An das Personal- und Organisationsreferat
11. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
12. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
13. An das Referat für Bildung und Sport
14. An das Sozialreferat
15. An die Stadtwerke München GmbH
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/01 BVK
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/01
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/2
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/22 EK
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/11-R
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
26. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/22 EK

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3