

**Beschaffung eines IT-Systems für die Verkehrsdatenanalyse im KVR (KVR\_ITV\_0247 - Software zur Auswertung von Unfall- und Verkehrsinfrastrukturdaten)**

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16039**

3 Anlagen

- Stellungnahme SKA
- Stellungnahme GPR
- Stellungnahme KVR

**Beschluss des IT-Ausschusses vom 20.11.2019 (VB)**

Öffentliche Sitzung

## Inhaltsverzeichnis

<b>I. Vortrag des Referenten.....</b>	<b>2</b>
Zusammenfassung.....	2
1. IST-Zustand.....	2
2. Analyse des IST-Zustandes.....	4
3. SOLL-Zustand und Entscheidungsvorschlag.....	4
3.1. Entscheidungsvorschlag.....	6
3.2. Zeitplanung.....	6
3.3. Personal.....	7
3.4. Risiken.....	7
3.5. Vollkosten (IT-Sicht).....	8
3.6. Nutzen.....	9
3.7. Feststellung der Wirtschaftlichkeit.....	9
3.7.1. Ergebnisse der IT-Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.....	9
3.7.2. Erläuterung der IT-Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.....	9
3.7.2.1. Monetäre Wirtschaftlichkeit.....	9
3.7.2.2. Nicht-monetäre Wirtschaftlichkeit.....	10
4. Datenschutz / Datensicherheit / IT-Sicherheit.....	10
5. IT-Strategiekonformität und Beteiligung.....	10
6. Sozialverträglichkeit.....	11
7. Finanzierung.....	11
8. Beteiligungen/ Stellungnahmen der Referate.....	11
<b>II. Antrag des Referenten.....</b>	<b>12</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>12</b>

## I. Vortrag des Referenten

### Zusammenfassung

Das IKT-Vorhaben „Software zur Auswertung von Unfall- und Verkehrsinfrastrukturdaten“ wird im IKT-Vorhabensplan unter der Nummer KVR\_ITV\_0247 geführt.

Ziel des IT-Vorhabens ist die Einführung eines IT-Systems zur Auswertung von Unfall- und Verkehrsinfrastrukturdaten. Das System soll der Fachdienststelle ermöglichen, standardisierte und regelmäßige Berichte und Datenauswertungen zu Unfällen und Unfallschwerpunktgebieten zu erstellen. Es ist geplant, eine Fachanwendung zu beschaffen (Kaufsoftware) und auf einfache aber ausreichende Art in die IT-Landschaft der LHM zu integrieren. Sollte sich im Rahmen des IT-Vorhabens herausstellen, dass eine tiefer gehende Integration in die IT-Landschaft erforderlich wäre, würde der Stadtrat damit erneut befasst.

Für die Einführung einer angepassten IT-Unterstützung in der Fachdienststelle besteht zeitnaher Handlungsbedarf. Die 'Vision Zero' ist Grundlage und Leitbild der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit, mit dem klaren Ziel, keine Toten und Schwerverletzten im Münchner Straßenverkehr zu tolerieren. Die benötigte IT-Unterstützung zur Auswertung von Unfall- und Verkehrsinfrastrukturdaten betrifft ein Kernstück zum Aufbau eines integrierten Verkehrssicherheitsmanagements, mit dem die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Münchner Straßenverkehr in den nächsten Jahren signifikant gesenkt werden soll. Die Beschaffung der IT-Unterstützung obliegt daher einer außerordentlichen Dringlichkeit, eine weitere Verzögerung hätte unmittelbare negative Auswirkungen auf das Münchner Verkehrssicherheitsmanagement.

Die durchschnittliche jährliche Belastung des Teilhaushalts des RIT aus Entwicklung und Betrieb liegt in den kommenden 10 Jahren bei 191.000 € (zw.) jährlich, es handelt sich um einen neuen IT-Service ohne abzulösenden Alt-Service. Dem steht ein nicht zahlungswirksamer Nutzen von 90.000 € jährlich gegenüber, der ab Inbetriebnahme des neuen IT-Systems in 2021 eine Neuanmeldung der Mittel im Teilhaushalt des KVR vermeidet.

Die zahlungswirksamen Mittel für die Umsetzung des Projekts sind vorhanden. Das Projekt hat einen negativen Kapitalwert. In der nicht-monetären Betrachtung ist es hinsichtlich der Dringlichkeits- und der Qualitätskriterien sowie der externen Effekte wirtschaftlich.

Für die Durchführung des Vorhabens sind keine neuen Stellen innerhalb der IT erforderlich. Externe Beratungsleistungen werden in geringem Umfang benötigt.

### 1. IST-Zustand

Im Kreisverwaltungsreferat (KVR) werden verkehrsbehördliche Aufgaben im Bereich Verkehrssicherheit in der Hauptabteilung I „Sicherheit und Ordnung“ wahrgenommen. Das betrifft vorrangig die Abteilung 3 „Verkehrssicherheit und Mobilität“. Aktuell sind dort vor allem zwei Aufgaben mit direktem Bezug zum Sicherheitsmanagement verortet – die Schulwegsicherung und die örtliche Unfalluntersuchung. Das KVR arbeitet in diesem Bereich eng mit der Polizei und anderen städtischen Referaten zusammen und ist dabei auf einen stetigen und intensiven Informations- und Abstimmungsprozess angewiesen.

Im April 2018 beschloss die Vollversammlung des Stadtrats die „Vision Zero“ als neues strategisches Ziel der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit. Durch den Einsatz neuer wissenschaftlicher und technischer Methoden soll das Niveau der Verkehrssicherheit künftig dauerhaft gehoben und die Zahl insbesondere der Unfälle mit schwerwiegenden Unfallfolgen nachhaltig gesenkt werden.

Grundlage moderner Verkehrssicherheitsarbeit ist die Analyse der Unfalldaten in Kombination mit den Daten des Verkehrsgeschehens und den Daten über die infrastrukturellen Gegebenheiten. Die Unfalldaten werden von der Polizei erhoben, typisiert und in eine Datenbank eingegeben. Aktuell werden die Unfälle im Vorgangssystem der Polizei intern verwaltet und können ausschließlich im polizeilichen Analysesystem VULKAN (Verkehr-Unfall-Lage-Karten- und -Analyse-Netzwerk) verarbeitet werden. Mit dem System werden Unfälle nach spezifischen Unfallmerkmalen und Örtlichkeiten abgebildet und das Erkennen von Unfallhäufungspunkten damit erleichtert.

Im Zuge der Umsetzung der „Vision Zero“, soll das KVR künftig deutlich stärker in das städtische Sicherheitsmanagement einbezogen werden, insbesondere bei der Durchführung ergänzender Unfallanalysen (wie z. B. die Netzanalyse, erweiterter Verkehrsbericht, etc.) in Kombination mit weiteren verkehrlichen Datenquellen. Hierfür ist in der Fachdienststelle eine umfangreiche und angepasste IT-Unterstützung zur Auswertung von Unfall – und Verkehrsinfrastrukturdaten erforderlich. Derzeit ist diese nicht verfügbar.

Die Einführung eines Verkehrssicherheitskonzepts für die Landeshauptstadt München, dessen Umsetzung im Rahmen der ‚Vision Zero‘ als strategische Basis der Verkehrssicherheitsarbeit, sowie die hierfür benötigte IT-Unterstützung, wurde bereits in einer Vielzahl von Fachbeschlüssen manifestiert. Seit 2018 wurden dabei bereits mehr als 50 Anträge zum Thema Verkehrssicherheit aus dem Stadtrat und den Bezirksausschüssen gestellt worden, die mit folgenden Beschlüssen aufgegriffen oder bereits abschließend behandelt wurden:

- (a) Beschlussvorlagen-Nr. 14-20 / V 01358 v. 01.10.2014 - Entwicklung eines Konzepts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Landeshauptstadt München
- (b) Beschlussvorlagen-Nr. 14-20 / V 10837 v. 25.04.2018 - Verkehrssicherheitskonzept München. Ziele, Handlungsfelder, weiteres Vorgehen
- (c) Beschlussvorlagen-Nr. 14-20 / V 12772 v. 27.11.2018 - Verkehrssicherheitskonzept München. Maßnahmenprogramm, Umsetzungs- und Finanzierungsbeschluss - 1. Stufe
- (d) Beschlussvorlagen-Nr. 14-20 / V 14342 v. 20.03.2019 - Verkehrssicherheit 2018. Unfallentwicklung, Maßnahmen Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“
- (e) Beschlussvorlagen-Nr. 14-20 / V 15070 v. 24.07.2019 - (Vollversammlung) Verkehrssicherheitskonzept München. Maßnahmenprogramm, Umsetzungs- und Finanzierungsbeschluss - 2. Stufe

Die Behandlung der Anträge des Stadtrats und der Bezirksausschüsse sind den Fachbeschlüssen zu entnehmen. Die Beschaffung eines IT-Systems war bereits Thema in drei früheren Beschlüssen ( Nr. 14-20 / V 12772 v. 27.11.2018, Nr. 14-20 / V 14342 v. 20.03.2019 sowie Nr. 14-20 / V 15070 v. 24.07.2019) und soll nun konkretisiert werden.

### **Mengengerüste**

Im Zuge der Umsetzung der „Vision Zero“ sollen in der Fachdienststelle auf Grundlage verschiedener Datenquellen (Unfalldaten, Verkehrsdaten, Infrastrukturdaten) zwei zentrale Arbeitsschritte erfolgen:

- 1) Analyse von Unfällen und Unfallhäufungsstellen.

Dieser Analyseschritt soll von ca. 10 Sachbearbeitern bzw. an 10 Arbeitsplätzen aktiv durchgeführt werden. Die Nachnutzung der Analyseergebnisse umfasst im Prinzip sämtliche Arbeitsplätze von KVR-I/3.

## 2) Prognosen der Unfallentwicklung.

Dieser Analyseschritt soll von ca. 1 - 2 Sachbearbeitern aktiv durchgeführt werden. Gewonnene Analyseergebnisse und Produkte werden von bis zu 10 Sachbearbeitern nachgenutzt.

### **Bisherige IT-Unterstützung**

Aktuell werden vorhandene Unfall- und Verkehrsinfrastrukturdaten im KVR nicht selbst IT-unterstützt ausgewertet. Ein beauftragter Gutachter übernimmt derzeit die detaillierte Analyse von polizeilichen Unfalldaten und leitet daraus konkrete Maßnahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit ab. Aktuelle Unfalldaten werden von der Polizei als Datei mit strukturierten Daten übermittelt, vom Gutachter in eine Software zur Auswertung von Unfall – und Verkehrsinfrastrukturdaten eingelesen und dort nach den Bedürfnissen der Verkehrssicherheitsarbeit analysiert und aufbereitet. Die Datengrundlage ist dabei noch nicht vollständig, da bislang keine weiteren Daten des Verkehrsgeschehens (z. B. Verkehrsmodelle) und der infrastrukturellen Gegebenheiten verfügbar sind und in die Analyse einfließen.

### **2. Analyse des IST-Zustandes**

Die detaillierte Auswertung von Unfall – und Verkehrsinfrastrukturdaten als neue Regelaufgabe der Abteilung „Verkehrssicherheit und Mobilität“ des KVR wird als zentraler Baustein des Verkehrssicherheitskonzepts angesehen. Ein hierfür notwendiger enger, standardisierter Datenaustausch zwischen der Polizei, dem KVR und weiteren beteiligten Referaten findet aktuell jedoch nicht statt. Lediglich werden dem KVR von der Polizei auf Anfrage polizeiliche Unfalldaten als strukturierte Daten in Dateiform übermittelt. Eine Datenauswertung ist aktuell zudem nur durch einen externen Dienstleister möglich, da keine IT-Unterstützung zur Auswertung von Unfall – und Verkehrsinfrastrukturdaten am KVR verfügbar ist.

Eine Dauerbeauftragung von externen Dienstleistern wird als kritisch bewertet, da sich die LHM nicht in eine dauerhafte Abhängigkeit bei einem sehr sensiblen Thema begeben möchte. Aufbau und Pflege eigenen Wissens bei der Stadt ist für die Beurteilung der Verkehrssicherheitslage und die Festlegung von Verbesserungsmaßnahmen unabdingbar. Nicht zuletzt kann schneller und flexibler auf zusätzliche Auswertungswünsche aufgrund von Fragen aus dem politischen Raum reagiert werden (siehe auch Erläuterungen unter 3.7.2.2).

### **3. SOLL-Zustand und Entscheidungsvorschlag**

Ziel der IT-Maßnahme ist die Einführung eines IT-Systems zur Auswertung von Unfall- und Verkehrsinfrastrukturdaten, welches sich explizit an der Arbeitsweise in Polizeibehörden orientiert und damit der Fachdienststelle die Möglichkeit zur Erstellung von standardisierten und regelmäßig genutzten Produkten bietet (z. B. Berichte, Datenauswertungen, etc.).

Die generellen Lösungsalternativen sind, beim Status-Quo – der Unterstützung durch Externe - zu bleiben (d. h. weiterhin keine eigene IT-Lösung zu betreiben), eine Lösung vom Markt zu kaufen (BUY), eine eigene Lösung zu programmieren (MAKE) oder ein Kaufprodukt mit einer Eigenprogrammierung zu erweitern (COMPOSE). Die Variante USE entfällt mangels eines bei der LHM vorhandenen Alt-Systems für die Analyse von Verkehrsdaten.

Keine IT-Lösung einzuführen kann fachlich völlig ausgeschlossen werden. Auch mit vielen neuen Stellen können Auswertungen, die mit der angestrebten IT-Lösung durchgeführt

werden sollen, manuell nicht umgesetzt werden. Eine Dauerbeauftragung eines externen Dienstleisters wird aus in Punkt 2 (IST-Analyse) benannten Gründen nicht in Erwägung gezogen. Die Stadt München muss in der Lage sein, selbstständig Verkehrsdaten zu analysieren.

Eine Eigenprogrammierung (MAKE) kann aus mehreren Gründen ausgeschlossen werden. Der gewichtigste Grund ist, dass eine Eigenprogrammierung keinesfalls zeitnah fertiggestellt werden kann und dem dringenden Handlungsbedarf damit nicht entsprochen würde.

Für die Beschaffung des Basisystems (ggf. mehrere Komponenten) verbleibt nur die Alternative BUY, wobei eine einfache aber ausreichende Einbettung in die IT-Landschaft der LHM mit geringem Programmieraufwand verbunden sein kann (z. B. eine datei-basierte Schnittstelle zur Übertragung der Auswertungsergebnisse in den Geodaten-Pool). Eine umfangreichere Programmierung für eine tiefer gehende Einbettung in die IT-Landschaft (COMPOSE) wird im Projekt mit geprüft, wäre aber notwendigenfalls Gegenstand einer späteren Beschlussvorlage (z. B. bidirektionale Schnittstelle zum Geodaten-Pool, zusätzliche Schnittstellen).

Zwischen KVR und it@M besteht Konsens, dass der Kauf eines IT-Systems (aus vs. mehreren Komponenten) unumgänglich ist, das unterschiedliche Unfall- und Verkehrsinfrastrukturdaten integriert, auswertet und Unfallschwerpunkte ausweist. Nach einer bereits erfolgten Marktanalyse ist sicher, dass in einem Vergabeverfahren ein geeignetes IT-System verfügbar sein wird.

Die bisher erreichten Fortschritte in der Zusammenarbeit haben sicher zum Ausschluss der anderen Alternativen geführt, die Zusammenarbeit an der Lösung erfolgt laufend wegen der offensichtlichen Dringlichkeit.

Die Soll-Situation ist nachfolgend graphisch dargestellt:

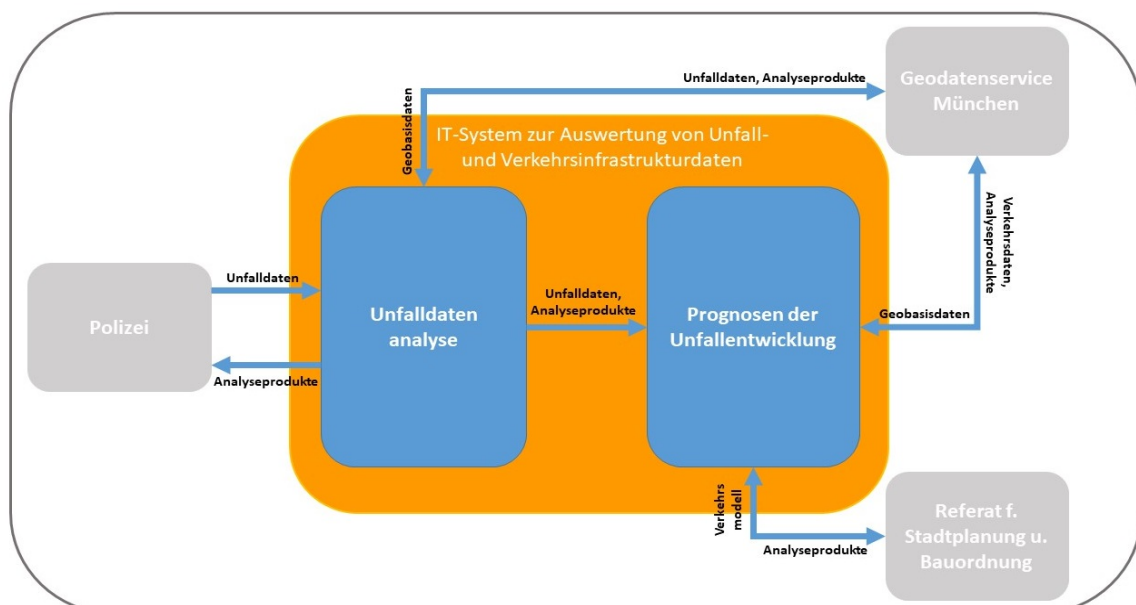


Abbildung 1 Kommunikationsdiagramm der Systemkomponenten

Konkrete Schnittstellen sollen künftig zur Polizei, dem GeodatenService München und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bestehen (siehe o. g. Graphik der SOLL-Situation). Weitere Schnittstellen sind künftig durchaus denkbar, jedoch derzeit nicht konkret zu definieren.

Eine Migration der polizeilichen Unfalldaten aus der Vergangenheit ist nicht erforderlich, weil geplant ist, die aktuellen Rohdaten neu und ohne Historie einzugeben. Vom externen Dienstleister bereits ausgewertete Daten liegen seit 2010 vor. Die Übernahme dieser Daten in das Neusystem wird Teil der Forderungen im Vergabeverfahren gegenüber potentiellen Anbietern sein.

Eine Befüllung mit Grundlagendaten (z. B. Satellitenbild, Stadtgrundkarte, etc.) des GeodatenService München in das Neusystem soll ebenfalls Teil der Leistungsbeschreibung sein. Ein möglicher standardisierter Austausch von Geobasisdaten, Unfall- und Verkehrsinfrastrukturdaten, Analyseergebnissen, etc. zwischen dem Neusystem und dem GeodatenService ist für die Zukunft denkbar, muss aber auf Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Aktuell liegen dazu keine Planungen vor.

Die Migration von Verkehrsmodellen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in das Neusystem wird ebenfalls Teil der Leistungsbeschreibung des Vergabeverfahrens sein.

Mit Vergabe der Kauflösung wird ein Schulungskonzept für ausgewählte Sachbearbeiter mit vergeben. Die übrigen Sachbearbeiter und Nachnutzer von Analyseprodukten des IT-Systems werden über Multiplikatoren der Fachdienststelle geschult.

Im Zuge des IT-Vorhabens und zur Sicherstellung des Betriebs der IT-Lösung wird bei it@M ein entsprechender Service etabliert. Für den Betrieb des IT-Systems ist die Servicekategorie D mit Kosten i. H. v. 175.000 € / Jahr nach heutiger Einschätzung ausreichend. Sollte das System um mehr als nur grundlegende Schnittstellen erweitert werden, wird die Servicekategorie überprüft und ggf. angepasst.

### **3.1. Entscheidungsvorschlag**

Der Stadtrat stimmt der Umsetzung des IT-Vorhabens „KVR\_ITV\_0247“ zu und beauftragt das IT-Referat, mit hoher Priorität eine IT-Lösung zu beschaffen und in Betrieb zu nehmen, sowie dieses System soweit in die IT-Landschaft der LHM zu integrieren, dass ein Austausch von Daten mit anderen, definierten städtischen Systemen möglich ist.

### **3.2. Zeitplanung**

Es wurden bereits ab Juli 2019 Vorarbeiten für das Projekt KVR\_ITV\_0247 - Software zur Auswertung von Unfall- und Verkehrsinfrastrukturdaten durchgeführt, um einerseits diesen Vorhabensgenehmigungsbeschluss zu erstellen, sowie die weitere geplante Projektabwicklung bis zur Realisierung und Einführung des IT-Systems bis Ende 2020 noch gewährleisten zu können. Zudem erfolgte nach der einvernehmlichen MBUC-Entscheidung „BUY“ eine Marktsichtung bzgl. möglicher Softwarehersteller. Seit August 2019 werden im Rahmen der Anforderungsbearbeitung sowie der Marktsichtung mit Unterstützung der Vergabestelle 3 die Grundlagen für eine stadintern abgestimmte Vergabe bis Dezember 2019 erarbeitet. Eine Überschreitung des Auftragswertes über den Schwellenwert für europaweite Vergabeverfahren kann zum aktuellen Zeitpunkt der Erstellung des IT-Beschlusses nicht ausgeschlossen werden. Daher wurde die Zeitschiene für die europaweite Vergabe - die mindestens neun Monate in Anspruch nehmen wird - als wahrscheinlichstes Szenario in der Zeitplanung berücksichtigt bzw. eingeplant. Nach der Vergabe –

vsl. Oktober 2020 – erfolgen ggfs. nötige Anpassungen des beschafften IT-Systems, sowie die Bereitstellung und Einbettung in die IT-Infrastruktur von it@M mit anschließenden Tests und Schulungen der Mitarbeiter bis Ende November 2020. Daran schließen sich im Dezember 2020 die Abnahme und Einführung des IT-Systems an.

## Zeitplan

	Jul 19	Aug 19	Sep 19	Okt 19	Nov 19	Dez 19	Jan 20	Feb 20	März 20	Apr 20	Mai 20	Jun 20	Jul 20	Aug 20	Sep 20	Okt 20	Nov 20	Dez 20	
1. Anforderungsanalyse																			
2. MBUC-Entscheidung																			
3. Vorbereitung IT-Beschluss																			
4. Vorhabensgenehmigung durch Stadtrat																			
5. Anforderungsbeschreibung mit Erstellung der Vergabeunterlagen																			
6. Abstimmung der Vergabeunterlagen mit der VgSt 3																			
7. Vergabeverfahren (europaweit)																			
8. Realisierung, Test und Schulung																			
9. Abnahme und Einführung des IT-Systems																			

Tabelle 1: Zeitplan

### 3.3. Personal

Für das IT-Vorhaben sind keine neuen Stellen innerhalb des IT-Referats erforderlich.

### 3.4. Risiken

Von Seiten des Managements wurde die volle Unterstützung für eine reibungslose Durchführung zugesagt. So wurde aufgrund der dringlichen Anforderung und der am Markt verfügbaren Lösungen von den Verantwortlichen eine zeitnahe MBUC-Entscheidung „BUY“ getroffen, um dem Risiko einer nicht rechtzeitigen Realisierung und Einführung des IT-Systems entgegenzuwirken.

Bezüglich des gesamten Zeitplans, insbesondere im Rahmen einer europaweiten Vergabe, können zeitliche Verzögerungen nie ganz ausgeschlossen werden. Im Worst-Case-Szenario kann sich dies auf den geplanten Einführungstermin des IT-Systems im Dezember 2020 auswirken. In diesem Fall würde sich der Einführungstermin in das 1. Quartal 2021 verschieben.

Durch Marktkenntnisse der Fachabteilung und weitere Marktanalysen kann das Risiko zusätzlicher Kosten oder nicht gewährleisteter Qualität als vertretbar angesehen werden.

### 3.5. Vollkosten (IT-Sicht)

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Vollkosten Planung und Erstellung</b>	346.225 € insgesamt von 2019 bis 2020		
Davon Personalvollkosten			
im KVR Fachbereich Verkehrsanalyse (n. zw.)		23.565 € in 2019 15.710 € in 2020	
im KVR Bereich GPAM (n. zw.)		51.663 € in 2019 28.487 € in 2020	
Davon Sachvollkosten			
Von RIT an it@M gem. Preisliste		137.340 € in 2019 89.460 € in 2020	
Von RIT an Sonstige			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Die Gesamtkosten ergeben sich in der Addition mit dem nicht-öffentlichen Teil dieser Beschlussvorlage.

Die insgesamt nicht zahlungswirksamen Personalvollkosten im KVR teilen sich auf die Fachdienststelle und den Bereich GPAM auf. Die Aufwände bei der Fachdienststelle von 39.275 € fallen für die Zuarbeit im Rahmen der Anforderungsbearbeitung, sowie beim Testen (Testfälle, Testdurchführung, Abnahme) und der Einführung des IT-Systems an. Im Bereich KVR-GPAM entstehen Aufwände für Anforderungsbearbeitung, Testmanagement und die notwendige Koordination im KVR, sowie gegenüber der Projektleitung im IT-Referat. Die Gesamtaufwendungen werden für das KVR-GPAM in Höhe von 80.150 € beziffert.

Die bei it@M intern zu leistenden Aufwände betragen für 2019 137.340 €, für 2020 89.460 €. Insgesamt somit 226.800 €. Gerechnet wurde mit einem internen Verrechnungssatz von 1.050 € pro Tag.

Die Mittel im Teilhaushalt des RIT dienen zum Rechnungsausgleich der Aufwände bei it@M, die sich zusammensetzen aus den Mitteln für die erforderlichen Lizenzen der Kaufsoftware sowie Personalaufwänden bei it@M. Die Mittel des RIT sind insgesamt zahlungswirksam.

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe Vollkosten Betrieb</b>	1,4 Mio. € insgesamt von 2021 bis 2028		
Davon Sachvollkosten			
Von RIT an it@M gem. Preisliste	175.000 € ab 2021		
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Die durch den Stadtrat in der Vollversammlung am 27.06.2018 beschlossene Fortführung des Preismodells 1.0 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11572 „Preismodell it@M“) kann in Zukunft zu allgemeinen Preisanpassungen für IKT-Leistungen von it@M und damit zu Änderungen – auch für diese Sitzungsvorlage – für die Jahre 2021 ff. führen.



Die 175.000 € entsprechen der Preiskategorie D und sind der gemäß aktuellem Preismodell anzusetzende Wert für den Betrieb des zu etablierenden Services bei it@M ab 2021. Außerhalb von it@M fallen für den Systembetrieb keine Aufwände an.

### 3.6. Nutzen

Ein direkter, monetär bewertbarer Nutzen entsteht durch die Einführung der IT-Lösung nur insofern, dass die Kosten für die Dienstleistungen eines externen Gutachters ab Inbetriebnahme des IT-Systems nicht mehr anfallen werden. Der Nutzen beträgt jährlich 90.000 € und wurde in der Wirtschaftlichkeitsberechnung den Kosten gegenüber gestellt. Der Nutzen ist kalkulatorisch (keine kamerale Einsparung) weil er zwar für einschließlich 2020 noch im Haushalt des KVR ist, aber für 2021 dort neu beantragt werden müsste. Der Nutzen besteht damit in der Vermeidung einer Neubeantragung von 90.000 € Sachmitteln in 2021 im Teilhaushalt des KVR.

Der enorme nicht-monetäre Nutzen durch zu erwartende laufende Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Stadt kommt der Gesundheit und ggf. auch dem Leben der Bürgerinnen und Bürger Münchens zugute (Näheres dazu bei der Erläuterung der Wirtschaftlichkeit).

### 3.7. Feststellung der Wirtschaftlichkeit

#### 3.7.1. Ergebnisse der IT-Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die Erstellung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erfolgt mit dem WiBe Tool.

Kapitalwert:	-1.25 Mio. €
Kapitalwert haushaltswirksam	-1.13 Mio. €
Kapitalwert nicht haushaltswirksam	-118 T €
Dringlichkeitskriterien	69
Qualitativ-Strategische Kriterien	75
Externe Effekte	71
Gesamtscore	5,42
Muss-Kriterium erfüllt:	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Die Investition ist insgesamt wirtschaftlich, die Wirtschaftlichkeit ergibt sich durch

- die Punktzahl bei den Dringlichkeitskriterien,
- die Punktzahl bei den qualitativ-strategischen Kriterien,
- die Punktzahl bei den externen Effekten.

#### 3.7.2. Erläuterung der IT-Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Für die WiBe ist ein Betrachtungshorizont von 10 Jahren hinterlegt. Der Betrachtungszeitraum beginnt bereits in 2019, da der Vergabebeginn für den Herbst 2019 eingeplant ist. Der Zeitraum endet 2028. Mit zwei Jahren Projektphase und acht Jahren Betrieb ist der Lebenszyklus der IT-Lösung damit nach heutigem Kenntnisstand voll abgebildet.

##### 3.7.2.1. Monetäre Wirtschaftlichkeit

In der rein monetären Betrachtung wird die Wirtschaftlichkeit des IT-Vorhabens noch nicht erreicht, da den jährlich „eingesparten“ (ab 2021 nicht neu anzumeldenden) Kosten für die externe Beratung in Höhe von 90.000 € Aufwendungen für internen Betrieb von

jährlich 175.000 € (Servicepauschale D) gegenüberstehen. Zusätzlich fallen einmalig für die Einführung geschätzte Kosten von ca. 630.000 € an. Insofern ergibt sich trotz des monetär bewerteten Nutzens ein negativer Kapitalwert.

### **3.7.2.2. Nicht-monetäre Wirtschaftlichkeit**

Der sehr hohe nicht-monetäre Nutzen zeigt sich in der Bewertung mit 75 Punkte der qualitativ-strategische Kriterien, sowie mit 71 Punkten bei den externen Kriterien, als auch in der Dringlichkeit mit 69 Punkten.

In der nicht monetären Betrachtung ist das IT-Vorhaben primär wirtschaftlich hinsichtlich der für die Stadtgesellschaft eminent wichtigen externen Effekte. Durch das IT-Vorhaben werden Qualität und Umfang der Analysen von Unfall – und Verkehrsinfrastrukturdaten in erheblichem Maße gesteigert. In Ergänzung und Vertiefung der Unfallauswertungen der Polizei können grundlegende Analysen nach dem modernsten Stand der angewandten wissenschaftlichen Unfallforschung durchgeführt werden. In einer digitalen Verkehrssicherheitskarte werden dabei u. a. Straßenabschnitte mit besonders hohem Gefahrenpotenzial und besonders hohem Verbesserungspotenzial schnell identifiziert und sichtbar gemacht. Die dringendsten Unfallschwerpunkte können damit zukünftig schneller und ohne externe Planungsunterstützung - entschärft und verfügbare Finanzmittel effizienter eingesetzt werden.

Für die Einführung des IT-Systems in der Fachdienststelle besteht eine sehr hohe Dringlichkeit. Die 'Vision Zero' ist Grundlage und Leitbild der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit, mit dem klaren Ziel, keine Toten und Schwerverletzten im Münchner Straßenverkehr zu tolerieren. Das IT-System zur Datenauswertung ist dazu unverzichtbar.

Sekundär wird durch das IT-Vorhaben die Möglichkeit für die Fachdienststelle geschaffen, sehr schnell auf kurzfristige und dringende Anfragen aus Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit zu reagieren. Auch komplexen Fragestellungen und Anforderungen kann mit kurzfristigen Spezialauswertungen begegnet werden.

Ein stadtgemeinschaftlicher Nutzen durch die Verhinderung von Unfällen besteht mit Sicherheit, kann aber hinsichtlich Eintritt und Ausmaß der positiven Wirkung nicht verbindlich beziffert werden.

## **4. Datenschutz / Datensicherheit / IT-Sicherheit**

Im Rahmen des IKT-Vorhabens ist die Konformität zu den Designvorgaben IT-Sicherheit und Datenschutz sichergestellt. Das Risikomanagement wird im Rahmen des Prozessmodells IT-Service durchgeführt. Der örtliche Datenschutzbeauftragte ist in das Vorhaben eingebunden und wird weiterhin beteiligt.

## **5. IT-Strategiekonformität und Beteiligung**

Das IT-Vorhaben Verkehrssicherheitskonzept (VSK) ist konform zur stadtweiten IT-Strategie. Es wird gemäß der Vorgaben des jeweils aktuellen „Prozessmodell IT-Service für die Landeshauptstadt München“ durchgeführt. Die Abstimmungen mit dem IT-Referat/it@M, entsprechend dem Prozessmodell IT-Service und innerhalb des Zusammenspiels von Facharchitekt-/in und IT-Architekt-/in, erfolgen ständig.

## 6. Sozialverträglichkeit

Der für das Vorhaben zuständige örtliche Personalrat des KVR ist über das Vorhaben auf Basis der bisherigen Erkenntnisse aus dem Anforderungsmanagement informiert und ist weiterhin in das Vorhaben eingebunden.

Zustimmung GPR liegt vor : ja  nein

## 7. Finanzierung

Die Mittel zur Planung und Erstellung des IT-Vorhabens werden nicht mit dieser Beschlussvorlage beantragt, sondern aus dem vorhandenen Budget für IT-Vorhaben beglichen, das sich aus der Übertragung der Mittel für IT-Vorhaben von den Referaten an das IT-Referat ergeben hat (Produkt-Nr. P42111540 Informations- und Telekommunikationsleistungen).

Die für den laufenden Betrieb erforderlichen Mittel nach Abschluss der Projektphase werden unter Berücksichtigung der Regularien des Haushaltsaufstellungsverfahrens erst ab dem Haushaltsjahr 2021 ff. angemeldet.

Die Beschlussvorlage enthält keine Ausweitung für das Haushaltsjahr 2020.

Für die erforderlichen Mittel zur Sicherstellung des laufenden Betriebs nach Abschluss der Projektphase steht durch den Wegfall der Gutachterkosten im Teilhaushalt des KVR eine anteilige „Gegenfinanzierung“ i. H. v. 90.000 € zur Verfügung. Diese Gegenfinanzierung ist nicht eine Gegenfinanzierung im Sinne des Haushaltsrechts, da die Beschlusslage zum Verkehrssicherheitskonzept vorsieht das KVR die Mittel für die gutachterliche Tätigkeit nur bis 2020 anmeldet (und auch nur bis dahin angemeldet hat). Es wird durch das IT-Vorhaben lediglich eine Neuanschaffung durch das KVR in 2021 vermieden.

## 8. Beteiligungen/ Stellungnahmen der Referate

Der Gesamtpersonalrat, das Kreisverwaltungsreferat und die Stadtkämmerei haben der Beschlussvorlage zugestimmt. Die Stellungnahmen können der Anlage zur Beschlussvorlage entnommen werden.

### Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

### Korreferent und Verwaltungsbeirat

Der Korreferent des IT-Referates, Herr Stadtrat Progl, und die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Hübner, haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

## II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat stimmt der Umsetzung des IKT-Vorhabens KVR\_ITV\_0247 zu.
3. Das RIT wird beauftragt, die für den laufenden Betrieb dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel i. H. v. 175.000 € ab dem Jahr 2021 im Rahmen der jährlichen Haushaltsanmeldungen (Produkt Informations- und Telekommunikationsdienstleistungen P-Nr. P42111540) unter Berücksichtigung der Regularien des Haushaltsaufstellungsverfahrens bei der Stadtkämmerei anzumelden.
4. Der 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  
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Thomas Bönig  
Berufsm. Stadtrat

## IV. Abdruck von I. mit III. über die Stadtratsprotokolle

**an das Direktorium - Dokumentationsstelle**  
**an die Stadtkämmerei**  
**an das Revisionsamt**

z. K.

## **V. Wv. RIT Beschlusswesen**