

Mobilitätsstrategie 2035

Teilstrategie Digitalisierung – Erste Stufe

Grundsatzbeschluss Digitalisierung im Mobilitäts- und Verkehrssektor

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung

Beschluss über die Finanzierung für die Jahre ab 2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11247

Anlagen:

1. Stellungnahme IT-Referat
2. Stellungnahme Baureferat
3. Stellungnahme Kommunalreferat
4. Stellungnahme Kreisverwaltungsreferat
5. Stellungnahme Personal- und Organisationsreferat
6. Stellungnahme Referat für Stadtplanung und Bauordnung
7. Stellungnahme Stadtkämmerei
8. Stellungnahme Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. Stellungnahme MVG

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.12.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

Eine fristgerechte Vorlage nach Nr. 5.6.2 der AGAM war nicht möglich, da im Vorfeld umfassende interne Abstimmungen notwendig waren. Die Behandlung im Ausschuss vom 13.12.2023 ist erforderlich, weil der Stellenbedarf bereits ab Januar 2024 ausgelöst wird.

A. Fachlicher Teil

1. Anlass, Einordnung und Verfahren

Die Teilstrategie Digitalisierung der Mobilitätsstrategie 2035 beschreibt, wie digitale Technologien so gestaltet werden können, dass sie die Ziele der Landeshauptstadt München im Bereich der Mobilität bestmöglich unterstützen. Dabei werden sowohl direkt sichtbare

Verbesserungen wie Services oder bereitgestellte Daten, als auch interne Prozesse optimiert und mithilfe digitaler Technologien gestaltet. Dieser Grundsatzbeschluss schafft die Voraussetzung, dass die Landeshauptstadt München in der Digitalisierung des Mobilitätssektors die technologischen Grundlagen für eine Smart City erhält (z. B. mehr Sensordaten und eine Mobilitätsdatenplattform) und die Ansprüche der Gesellschaft an die Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung erfüllen kann.

Etablierte und neue Marktteilnehmer entwickeln aus digitalen Technologien neue Mobilitätsangebote, die neue Mobilitätsszenarien, Geschäftsmodelle und Ökosysteme entstehen lassen. Neue Technologien wie z. B. 5G- und 6G-Mobilfunknetz, Sensorik, Big Data Analytics (Analyse von sehr großen Datenmengen), maschinelles Lernen und künstliche Intelligenz (KI) sind Wegbereiter für die digitale Transformation im Mobilitätssektor. Sie verändern neben dem Mobilitätsangebot auch die Nachfrage und das Nutzungsverhalten, indem sie die Präferenzen der Kund*innen sowie das Konsum- und Nutzungsverhalten neu prägen. Gleichzeitig bringt die zunehmende Bedeutung von Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz neue Anforderungen für alle Akteure mit sich.

Vieles, was die zukünftige Mobilität in einer Smart City auszeichnet, wird auf umfassender Vernetzung und künstlicher Intelligenz basieren. Alle Fahrzeuge vom öffentlichen Nahverkehr, über den Lieferverkehr bis hin zum privaten PKW werden untereinander, mit der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsplattformen kommunizieren. So werden weitergehende Fahrassistenzsysteme und das automatisierte Fahren Schritt für Schritt Realität. Gleichzeitig entsteht durch den Datenaustausch zwischen verschiedenen Verkehrsträgern eine effizientere und bessere Verkehrsplanung und -steuerung in Echtzeit sowie ein kundenfreundliches On-Demand-Angebot (Mobilitätsangebot auf Nachfrage) als Bestandteil einer bedarfsgerechten intermodalen Reise.

Politik und Verwaltung in Bund, Ländern und Kommunen sind u. a. durch die Delegierten Verordnung der EU-Kommission 2017/1926 vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste gefordert und verantwortlich dafür, den digitalen Wandel aktiv zu fördern und zu begleiten. Denn die Gestaltung der Digitalisierung im Mobilitätssektor darf dabei nicht nur von Technologiekonzernen oder Start-ups vorangetrieben werden. Stattdessen gilt es, der Erwartungshaltung von Bevölkerung und Wirtschaft zu entsprechen sowie die damit einhergehenden negativen Auswirkungen zu minimieren. Vor diesem Hintergrund ist die Landeshauptstadt München verpflichtet, unter dem Dach der Digitalisierungsstrategie, verantwortet durch das IT-Referat, und konkret der Teilstrategie Digitalisierung des Mobilitätsreferats, den Prozess der digitalen Transformation voranzutreiben und dabei sicherzustellen, dass die Mehrwerte der Digitalisierung den Bürger*innen zugutekommen. Hierbei sollen auch interne Arbeitsprozesse betrachtet werden, um den Bürger*innen damit einen besseren Service zu bieten.

Die Teilstrategie Digitalisierung ist Bestandteil der Mobilitätsstrategie 2035 (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507 vom 15.06.2021). Als Querschnittsstrategie bildet die Teilstrategie die Grundlage für eine zeitgemäße und effiziente Umsetzung aller anderen Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035.

Sie baut auf schon vorhandenen digitalen Instrumenten des Mobilitätsreferats (MOR) auf, wie z. B.:

- dem innovativen LAPAS-System (LichtsignalAnlagenPlanungsAuskunftsSteuerungssystem) für die digitale Planung, Verwaltung, Ansteuerung und Auswertung der Sensoren und Aktuatoren in der Verkehrsleittechnik,
- der E-Akte im Beschluss- und Berichtswesen und den Schulweghelferakten,
- der sich im Aufbau befindenden Geodateninfrastruktur im MOR,
- der digitalen Informationsplattform "muenchenunterwegs.de" mit allen Mobilitätsthemen,
- den digitalen Anträgen zu temporären Haltverboten (z.B. bei privaten Umzügen) und
- den digitalen Verkehrsmodellen (PTV VISUM).

Die Teilstrategie Digitalisierung bildet die Grundlage für die Erreichung der Ziele der Mobilitätswende. Für die Umsetzung der Strategie ist es auch notwendig, Verwaltungs- und Dialogprozesse zu optimieren und/oder neu zu gestalten. Die Teilstrategie Digitalisierung ist somit der Eckpfeiler für die digitale Transformation im Mobilitätsreferat.

Der vorliegende Beschluss informiert über die Ziele und Maßnahmen der aktuellen Handlungsfelder der Teilstrategie Digitalisierung und dient zur Verabschiedung des weiteren Vorgehens sowie zur Ermächtigung erforderlicher Sach- und Personalressourcen in den folgenden Haushaltsjahren. München möchte auch in der Mobilität eine Vorreiterrolle unter den Städten einnehmen. So fiel zum Beispiel München im Smart City Ranking der Bitkom 2023 im Themenbereich Mobilität von Platz 7 auf Platz 11, weit hinter Hamburg, Nürnberg, Dresden, Berlin und Aachen.

Es gilt mit Kreativität und Aufgeschlossenheit für Innovationen und Transparenz Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, gleichzeitig die kommunale Daseinsvorsorge zu sichern und Mobilitätsgerechtigkeit durch "Mobilität für alle" zu gewährleisten. Nur dann unterstützt die Digitalisierung und die Nutzung von Mobilitätsdaten die Weiterentwicklung zu einer effizienteren, nachhaltigeren und sozialeren Mobilität in München: eine Stärkung und Verbesserung des ÖPNV-Systems, die Steigerung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr sowie die Entwicklung neuer und nachhaltiger Mobilitätsangebote und Geschäftsmodelle.

2. Leitbild und Ziele der Teilstrategie Digitalisierung

Die Mobilitätsstrategie 2035 stellt Ziele für eine smarte Mobilität für Münchens Zukunft dar. Mit der Teilstrategie Digitalisierung soll erläutert werden, wie die Digitalisierung dazu einen Beitrag leisten kann. Dies soll in zwei Bereichen und vier Handlungsfeldern organisiert werden.

Die Digitalisierung hat einen großen Einfluss auf die Mobilität der Menschen. Immer mehr Menschen planen digital mit ihrem Smartphone oder am PC ihre täglichen Wege abhängig von Ziel, Wetter, Verkehrslage und Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und erhalten multimodale Fahrtauskünfte.

Ein großes Potenzial der Digitalisierung in der Mobilität ist es, Mobilitätsangebote zu vernetzen und eine individuelle intermodale Fahrauskunft bereitzustellen, die Teilabschnitte mit verschiedenen Verkehrsmitteln enthält. Dies kann beispielsweise folgendermaßen aussehen: Fahrt mit dem eigenen PKW zum Park&Ride-Parkplatz, Umstieg in den ÖPNV und den letzten Kilometer auf dem Leihrad oder einem anderen Shared Mobility Angebot.

Dieser Mobilitätsservice (Mobility as a Service, MaaS) beinhaltet im Optimalfall nicht nur die Auskunft, sondern auch gleich das Buchen und Bezahlen, ohne die Fahrgäste gläsern zu machen. Das Mobilitätsreferat hat die Aufgabe, das Angebot der digitalen Mobilitätsservices zu begleiten, zu unterstützen und durch Setzen geeigneter Rahmenbedingungen zu steuern.



Abbildung 1 - digitale Transformation im Mobilitätsreferat (Quelle: Mobilitätsreferat)

Neue, innovative Ideen und Initiativen basieren in der Regel auf einer digitalen Infrastruktur und der Nutzung der neuen digitalen Möglichkeiten. Die Digitalisierung im Mobilitätsreferat ist somit eine der Voraussetzungen für die Umsetzung der Mobilitätswende und die Steuerung der Mobilitätsdienstleister.

Das Mobilitätsreferat betrachtet Digitalisierung in der Mobilität aus zwei Blickwinkeln:

- Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsdienste
- Digitalisierung der Verwaltungsleistungen des Mobilitätsreferats

Bezüglich der **Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsdienste** arbeitet das Mobilitätsreferat bereits mit zahlreichen Personen- und Interessensgruppen und Institutionen zusammen und möchte die Kooperation weiter intensivieren:

- Verkehrsteilnehmer*innen
- Mobilitätsdienstleister
 - öffentlich (z. B. MVG, MVV und Deutsche Bahn AG)
 - privatwirtschaftlich (z.B. Taxigesellschaften, Sharing-Dienstleister)
- andere Behörden (z. B. Polizei, Freistaat Bayern, Bund)
- Referate der LHM (MOR, RIT, KVR, PLAN, BAU, RAW, KOM, MSE, RKU, GSR)
- Politik und Beteiligung (Stadtrat, Oberbürgermeister und Bürgermeisterinnen, Personalvertretungen)
- Wirtschaft, Wissenschaft, Kooperationsnetzwerke (Mobile Zukunft München & Region (MZM), Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen (MCube, EIT Urban Mobility), Digital Hub Mobility (UnternehmerTUM))

Die **Digitalisierung der Verwaltungsleistungen des Mobilitätsreferats** unterstützt die Aufgaben des Mobilitätsreferats und betrifft sowohl

- die Kund*innen des Mobilitätsreferats (z. B. Bürger*innen, Privatpersonen, Firmen oder andere Referate und Behörden) als auch
- Verkehrsteilnehmer*innen und
- die Mitarbeiter*innen des Mobilitätsreferats.

Die Ziele der Teilstrategie Digitalisierung betreffen folgende **Handlungsfelder**:

1. Digitale Services
2. Mobilitätsdaten
3. Prozesse
4. IT-Ausstattung und Anwendungen

Zentrales Ziel im Handlungsfeld **Digitale Services** ist es, alle kommunalen Leistungen des Mobilitätsreferats z. B. Antrag auf temporäres Haltverbot bei Umzügen, auch auf dem digitalen Weg anzubieten. Dazu gehört zum einen, dass relevante Informationen zu Mobilitätsthemen digital abrufbar sind. Zum anderen bedeutet es aber auch, dass alle Anträge und Anliegen digital eingereicht sowie medienbruchfrei bearbeitet und beantwortet werden können. Hinsichtlich der Mobilitätsleistungen auf Basis der Verkehrsinfrastruktur nimmt die LHM eine Vermittlerrolle ein, um allen Menschen intermodale Mobilität im gesamten Umweltverbund und einen einfachen Zugang zu den Mobilitätsleistungen zu ermöglichen.

Zum Erbringen der kommunalen Leistungen benötigt das Mobilitätsreferat **Mobilitätsdaten**, z. B. Sensordaten. Ziel dabei ist es, dass die Mobilitätsdaten stets aktuell und in hoher Qualität verwaltungsintern zur Verfügung stehen. Die LHM teilt ihre Mobilitätsdaten aber auch mit der Öffentlichkeit über eigene Plattformen (Open Data) oder durch die Lieferung von Mobilitätsdaten an die Mobilitätsdatenplattformen des Freistaats Bayern (DEFAS) und des Bundes (Mobilithek).

Eine Voraussetzung, um Leistungen optimal Ende-zu-Ende zu digitalisieren, ist es, die dahinter liegenden **Prozesse** zu kennen und zu optimieren. Daher hat das Mobilitätsreferat das Ziel, ein systematisches Geschäftsprozessmanagement einzuführen. Das Digitalisieren der Fachprozesse (Wer macht wann was mit wem?) leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und ist Grundlage für eine moderne, effiziente und zukunftsorientierte Arbeitsweise. Dazu spielt die Unterstützung bestehender querschnittsbezogener Kooperationen innerhalb der Verwaltung eine wichtige Rolle, wie zum Beispiel im Rahmen des Integrierten Smart City Handlungsprogramms (ISCH), des Digitalen Zwillings und des Quartiersansatzes.

Um in den Prozessen effektiv und effizient arbeiten zu können, brauchen die Mitarbeiter*innen des Mobilitätsreferats geeignete **IT-Ausstattung und Anwendungen**. Ziel ist es, u.a. die elektronische Aktenführung (E-Akte) stetig auszuweiten und flächendeckend im Mobilitätsreferat zu nutzen, um Dokumente und Vorgänge ortsunabhängig und effizienter bearbeiten zu können.

Bei der Umsetzung der digitalen Transformation müssen beide Bereiche betrachtet werden. Besondere Bedeutung hierbei nimmt eine durchgehende "Ende-zu-Ende"-Betrachtung ein (vom Antrag bis zur Leistungserbringung). Das Mobilitätsreferat übernimmt die Koordination und Themenverantwortung der Digitalisierung im Mobilitätssektor und hat hierbei eine zentrale Multiplikator- und Vernetzungsfunktion. Um den Transformationsprozess der Digitalisierung des Mobilitätssektors iterativ anzupassen, führt das Mobilitätsreferat eine laufende Bewertung von Themen, Entwicklungen und Ausrichtungen der Handlungsfelder durch.

3. Erfahrungen anderer Städte

München ist dabei, im Bereich der Mobilität seine Vorreiterrolle unter den deutschen Städten zu verlieren. Im Smart City Index 2023 des Bitkom e. V. für Deutschland lag München in der Kategorie Mobilität nur auf Platz elf und ist somit in Vergleich zum Vorjahr und vier Plätze gefallen.

Im Folgenden sind in einer Übersicht die in dieser Kategorie führenden Städte Deutschlands sowie einige ausgesuchte Städte mit den jeweiligen Highlights zur Digitalisierung in der Mobilität dargestellt:

- **Nürnberg** (https://www.nuernberg.de/presse/mitteilungen/presse_81011.html)
 - Smart City Index 2023 Mobilität Platz 2
 - Smarte Lösungen im ÖPNV
 - Mobilitätsdaten <https://opendata.vag.de/dataset/>
 - Einsatz „intelligenter Ampeln“ fürs Verkehrsmanagement
 - Einsatz fahrerloser U-Bahnzüge

- **Hamburg** (<https://digital.hamburg.de/digitale-stadt/mobilitaet-und-energie>)
 - Smart City Index 2023 Mobilität Platz 1
 - Smarte Liefer- und Ladezonen
 - Über Buchungssystem Smala per App gewünschte Ladezonen online reservieren.
 - Aufbau intelligenter Transportsysteme
 - Einführung digitales Verkehrszeichenkataster
 - Traffic Light Forecast: Nutzbarmachung von Ampeldata für zukünftige Anwendungen zur positiven Beeinflussung des Verkehrs
 - GeoNetBake: mit Hilfe sensorgestützter Warnleuchten wird ein digitales Lagebild der Hamburger Baustellenlandschaft erschaffen
 - Einführung Mobilitätskompass
 - <https://www.destatis.de/DE/Aktuelles/mobilitaetskompass.html>
 - Simulation von Auswirkungen der Verkehrsplanung auf CO₂-Ausstoß, Pendlerzeiten und andere Szenarien.

- **Berlin** (https://gemeinsamdigital.berlin.de/documents/36/Strategie_Gemeinsam_Digital_Berlin_.pdf)
 - Smart City Index 2023 Mobilität Platz 4
 - Digitales Genehmigungsverfahren zur verkehrsrechtlichen Anordnung: Der gesamte Prozess vom Antragseingang bis zum Genehmigungsrücklauf ist digital und medienbruchfrei umgesetzt.
 - Bedarfsgerechter Ausbau der Ladeinfrastruktur
 - Smart Space Hardenbergplatz

- Bahnhofsvorplatz soll smart und flexibel für sämtliche Mobilitätsformen nutzbar gemacht werden (event-, tages-, wetter-, und jahreszeitabhängig)
 - Umsetzung eines anbieteroffenen Mobility-Hubs
- Mobilitätsdatenplattform <https://de.vianova.io/dashboard>
- **Darmstadt** (https://www.ui.city/images/download/2016/Pressemitteilungen/Pressemitteilung_ui_Darmstadt_Digital_Award.pdf)
 - Open-Data-Plattform für Verkehrsdaten in der App „ui-traffic“
 - Mobilitätsdatenplattform: <https://datenplattform.darmstadt.de/verkehr/apps/opendata/#/>
 - Informationsbasis für Bürger*innendienste, innovative Verkehrsanwendungen, innovative Verkehrsanwendungen für die Privatwirtschaft und weitergehende Forschungsprojekte.
 - Über städtische Lichtsignalanlagen erhobene Daten werden in Echtzeit abgerufen und für Apps zur Verfügung gestellt
- **Bad Hersfeld** (<https://www.beesmart.city/de/city-portraits/smart-city-bad-hersfeld>)
 - Smart Parking
 - Vernetztes Parksysteem im Innenstadtbereich
 - Sensoren erfassen freie oder belegte Parkplätze
 - Daten werden an Parkleitsystem am Straßenrand weitergegeben und in Belegungsinformationen der städtischen Parkhäuser im Smart City Cockpit angezeigt.
 - Mobilitätsdatenplattform: <https://badhersfeld.urbanpulse.de/#!/tiles/>
- **Wien** (https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/telematik_ivs/publikationen/aktionsplan-digitale-transformation.html)
 - Verkehr zukunftsfähig gestalten
 - Nutzen der digitalen Transformation für ein klima- und umweltfreundliches Verkehrsmanagement
 - Integrierte Verkehrsinformation und integriertes Verkehrsmanagement
 - C-ITS-Umsetzung als Beitrag für ein nachhaltiges und sicheres Mobilitätssystem
 - Akzeptanz von digitalen Diensten erhöhen
 - Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote attraktiveren – integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen
 - Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten für Nutzer*innen vereinfachen
 - Festlegung von nationalen Profilen für Daten- und Serviceschnittstellen
 - Rechtsrahmen für digitale Transformation gestalten

- Rechtsvorschriften digitalisieren und anwenden
- Testen innovativer Mobilitätslösungen ermöglichen
- Regelbetrieb kooperativer, vernetzter und automatisierter Fahrzeuge rechtlich ermöglichen und monitoren
- Digitalcheck für Rechtsmaterien
- Wirkungsmessung beim Experimentieren mit innovativen Mobilitätslösungen
- Optimale Nutzung von Mobilitätsdaten
 - Grundversorgung mit mobilitätsrelevanten Daten sicherstellen
 - Daten nutzen, um Evidenz zu schaffen
 - Gestaltung des nationalen Mobilitätsdatenraums
 - Sektorübergreifende Strategie zu Digitalisierung und Datenräumen

4. Entscheidungskriterien

Die in dieser Teilstrategie aufgeführten Ziele und Maßnahmen wurden in Abstimmung mit allen Fachbereichen des Mobilitätsreferats und in Abstimmung mit dem IT-Referat (RIT) erarbeitet. Begonnen wurde im Februar 2022 mit einer referatsweiten Bestandsaufnahme in Form von Interviews und Workshops, u. a. zu Geschäftsprozessen, digitalen Angeboten und IT-Systemen. Die Ergebnisse wurden konsolidiert, im Teilstrategieteam des Mobilitätsreferats zur Ausarbeitung analysiert und nach erneuter Abstimmung mit allen Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035 zusammengefasst. Die aufgeführten Maßnahmen sind notwendig, um die formulierten Digitalisierungsziele des Mobilitätsreferats zu erreichen. Die dazugehörigen IT-Projekte wurden außerdem in Abstimmung mit den verantwortlichen Fachbereichen in die stadtweite IT-Projektportfolioplanung eingebracht.

5. Handlungsfelder

Die Ziele und Maßnahmen werden entlang vier thematischer Handlungsfelder vorgestellt: Digitale Services, Mobilitätsdaten, Prozesse sowie IT-Ausstattung und Anwendungen.

5.1 Handlungsfeld digitale Services

Das Handlungsfeld digitale Services besteht aus drei Bereichen:

- Digitale kommunale Services
- Kommunikation, Anliegenmanagement und Bürger*innenbeteiligung
- Mobilitätsservices / Mobility as a Service

Im Handlungsfeld "Digitale Services" werden die Potenziale digitaler Interaktionen mit

Nutzer*innen (Bürger*innen und Unternehmen) herausgestellt. "Digitale kommunale Services" beschreiben nutzer*innenorientierte, digitale Verwaltungsleistungen. Die zukünftige Kommunikation, der Umgang mit Anliegen von Bürger*innen als auch die Bürger*innenbeteiligung mit digitalen Mitteln skizzieren die Einbindung von Bürger*innen bei der Gestaltung und Umsetzung der Mobilitätswende. Unter Mobilitätsservices wird herausgearbeitet, wie digitale Hilfsmittel multi- und intermodale Reiseketten ermöglichen.

Digitale kommunale Services

Bislang stehen nicht alle Antragsverfahren online zur Verfügung. Die bidirektionale Kommunikation erfolgt i.d.R. über das Telefon. Die Bescheidgenerierung ist nur selten systematisch in bestehende Fachverfahren integriert und die Zustellung des Bescheids erfolgt auf dem Postweg.

- Ziele:
 - **Nutzer*innenorientierte, digitale, kommunale Leistungen:** Das Mobilitätsreferat stellt kommunale Leistungen für Bürger*innen und andere Stakeholder/Unternehmen, die dazugehörige Kommunikation und mobilitätsbezogene Informationen schnell, nutzungsorientiert und digital zur Verfügung. Die interne Bearbeitung von Verwaltungsleistungen erfolgt vollständig digital (Ende-zu-Ende-Prozesse), sofern keine gesetzlichen Rahmenbedingungen entgegenstehen.
- Maßnahmen:
 - Für die schnelle, einfache **Beantragung von Sondernutzungen** und den damit verbundenen verkehrsrechtlichen Anordnungen (z. B. Haltverbote, Baustellen) werden Online-Antragsverfahren bereitgestellt. Die Anträge werden vom Eingang über die Bearbeitung und bis hin zur Bescheid-Zustellung Ende-zu-Ende digital verarbeitet. Es gibt jährlich ca. 19.000 Bescheide bzgl. Baustellen, 16.000 Haltverbote und einige Hundert Bescheide bezüglich Film- und Fotoaufnahmen sowie Veranstaltungen, die zukünftig schneller und personen- und ortsunabhängig mithilfe digitaler Mittel erfolgen soll.
 - Laufendes IT-Projekt: Baustellen- und Ereignismanagement (BAU-ER)
 - Neues IT-Projekt: Digitalisierung der temporären Verkehrsanordnungen unter Berücksichtigung der bestehenden BAU-ER Softwarelösung (TRAFF-X)
 - Es werden **Online-Antragsverfahren für Markierungen** entwickelt und bereitgestellt (beispielsweise Behindertenparkplätze und Zick-Zack-Markierungen), um spezifische Anforderungen von Bürger*innen und Unternehmen

- einfach erfassen, bearbeiten und umsetzen zu können.
 - Neues IT-Projekt Digitalisierung Anträge Markierung
- Um den Zugang zu kommunalen Leistungen im Kontext Mobilität für Nutzer*innen einfach und verlässlich zu ermöglichen, werden **standardisierte Verfahren für die Identifizierung, Verifizierung und Authentifizierung** angewendet. Die Kommunikation zwischen den Sachbearbeitenden und Antragsteller*innen erfolgt medienbruchfrei über bidirektionale Online-Kommunikationskanäle. Dazu werden stadtweite Lösungen herangezogen.
 - Nutzung der entwickelten Lösungen aus dem München Portal der Zukunft (MPdZ), insbesondere Identifikationsplattform & Ticket-System

Kommunikation, Anliegenmanagement und Bürger*innenbeteiligung

Seit der Referatsgründung wird auf muenchenunterwegs.de viel über aktuelle Mobilitätsthemen berichtet und digital der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Anliegen können digital neben der E- und Open-Government Basiskomponente Anliegenmanagement ("Mach München Besser!") der Stadt mitgeteilt sowie in Bezug auf den Radverkehr über die "Meldeplattform Radverkehr" der Stadt genannt werden. Es ist jedoch nicht auf Anhieb offensichtlich, welche Belange Bürger*innen auf welcher Plattform eingeben werden müssen. Für Verkehrsplanungen erfolgt die Bürger*innenbeteiligung bei ausgewählten Projekten hybrid mit Hilfe der Plattform Consul.

- Ziele:
 - **Kommunikation und Marketing:** Das Mobilitätsreferat stellt allen Interessierten relevante Informationen zu Mobilitätsthemen schnell, einfach und benutzerfreundlich zur Verfügung.
 - **Integriertes Management der Anliegen:** Anliegen der Bürger*innen werden mit einem integrierten, strukturierten Ansatz aufgegriffen, um diese wichtigen Hinweise zur stetigen Verbesserung der Mobilitätsangebote sowohl im Servicebereich als auch in der räumlichen Ausgestaltung (z. B. Verkehrsplanung und die Überwachung des illegalen Geh- und Radwegparkens) zu nutzen.
 - **Digitale Bürger*innenbeteiligung:** Das Mobilitätsreferat stellt digitale Formate zur Einbindung der Bürger*innen bei Information, Konsultation und Kooperation zu Mobilitätsthemen bereit.
- Maßnahmen:
 - Informationen zu Mobilitätsthemen:
 - Laufende Maßnahme: Durch die Nutzung von **muenchenunterwegs.de**

- steht eine leistungsfähige Plattform für die Kommunikation von Mobilitätsthemen zur Verfügung.
- Neues IT-Projekt **Mobilitäts-Dashboard**: Echtzeitdarstellung der Verkehrslage und der Darstellung weiterer Mobilitätsthemen mit Diagrammen und Kartenvisualisierungen
- Um Anliegen der Bürger*innen unabhängig von ihrer Fortbewegungsart einfach zu erfassen und für die Verbesserung der Mobilitätsangebote zu nutzen, wird ein Umsetzungskonzept entwickelt. Dazu werden bisherige Erfahrungen aus dem Kontext der "Meldeplattform Radverkehr" und "Mach München besser!" verwendet, um perspektivisch eine einheitliche organisationale Bearbeitung dieser Anliegen zu ermöglichen. Dabei werden strategische Überlegungen zum stadtweiten Anliegenmanagement berücksichtigt.
 - Neues IT-Projekt: **Anliegenmanagement** im Mobilitätsreferat
 - Durch eine Prozessanalyse, -dokumentation und -optimierung wird ein einheitlicher Prozess für den Eingang und die Bearbeitung von Bürger*innenanliegen definiert. Dabei besteht eine enge Abstimmung zu stadtweiten Überlegungen und Vorhaben zum Anliegenmanagement.
 - Anforderungsanalyse an ein IT-System und Umsetzung im Mobilitätsreferat.
 - Damit die Mobilitätswende mit ihren verschiedenen Mobilitätsarten bedarfsgerecht geplant und umgesetzt wird, ist es notwendig, alle **Zielgruppen** rechtzeitig und angemessen **zu beteiligen**. Dazu werden geeignete, digitale (Unterstützungs-)Formate erprobt und eingesetzt. Um räumliche Zusammenhänge realitätsnah darstellen zu können, sollen auch 3D-Visualisierungen auf Basis der Daten des Digitalen Zwillinges ermöglicht werden.
 - Nutzung vorhandener Plattformen (Consul, DIPAS) zur Durchführung von **Bürgerbeteiligungen** im Mobilitätsreferat.
 - Aufbau notwendiger Personalressourcen für **3D-Visualisierungen** auf Basis der Daten des Digitalen Zwillinges im Mobilitätsreferat.
 - Laufendes IT-Projekt: Aufbau **Geodateninfrastruktur** Mobilitätsreferat zur Erstellung von 3D-Visualisierungen (GDI-MOR).

Mobilitätsservices / Mobility as a Service

Derzeit ist es nicht möglich, landesweit Reisen mit allen verfügbaren Mobilitätsdienstleistern (öffentlicher Personenverkehr und Shared Mobility-Angebote) anwenderfreundlich über eine Mobilitätsplattform (App, Internetseite) zu planen bzw. zu buchen. Die dazu benötigten Daten

der Mobilitätsdienste stehen den Plattformen nicht vollumfänglich zur Verfügung. Außerdem könnte ein fehlendes übergreifendes Zugangskonto die Attraktivität der Münchner Mobilitätsplattformen (MVGo, MVV App) erschweren.

- Ziele
 - **Intermodale Mobilität im gesamten Umweltverbund:** Um eine intermodale Reisekette im Umweltverbund intuitiv zu ermöglichen, werden alle verfügbaren Mobilitätsdienste in das durchgängige elektronische Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System (DEFAS) integriert.
 - **Einfacher Zugang zu Mobilitätsleistungen:** Damit alle Menschen einfach und ohne zusätzlichen Aufwand Zugang zu den Mobilitätsservices haben, sollen mit verschiedenen Login-Möglichkeiten (beispielsweise M-Login, MVV-Login, BEG-Login) alle Angebote diskriminierungsfrei genutzt werden. Zudem werden die Mobilitätsservices perspektivisch auf allen Mobilitätsplattformen - unabhängig vom jeweiligen Mobilitätsanbieter - verfügbar.
- Maßnahmen:
 - Um eine **intermodale Reisekette** im Umweltverbund intuitiv zu ermöglichen, werden alle verfügbaren Mobilitätsdienste in das durchgängige elektronische Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System (DEFAS) integriert. Eine nahtlos aufeinander abgestimmte Mobilitätskette über die verschiedenen Mobilitätsanbieter hinweg wird durch die Entwicklung bzw. Bereitstellung einer Reservierungsfunktion für Shared Mobility Fahrzeuge sichergestellt. Das Mobilitätsreferat übernimmt dabei die strategische Ausrichtung und Steuerung der Kooperationen mit allen Mobilitätsanbietern und - wo notwendig - die Finanzierung der notwendigen IT-Services.
 - Stadtratsbeschluss: Weiterentwicklung von MaaS und der Münchner Mobilitätsplattformen (MVGo, MVV App), Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10915.
 - Damit alle Menschen einfach und ohne zusätzlichen Aufwand Zugang zu den Mobilitätsservices haben, sollen mit **verschiedenen Login-Möglichkeiten** (beispielsweise M-Login, MVV-Login, BEG-Login) alle Angebote diskriminierungsfrei genutzt werden. Zudem werden die Mobilitätsangebote im MVV-Gebiet perspektivisch auf allen Mobilitätsplattformen - unabhängig vom jeweiligen Mobilitätsanbieter - verfügbar. Das Mobilitätsreferat koordiniert und steuert die Abstimmungen mit den beteiligten Mobilitätsplattform-Anbietern und Mobilitätsanbietern und sichert - wo notwendig - die Finanzierung der Umsetzung.
 - Umsetzung noch nicht angestoßen

5.2 Handlungsfeld Mobilitätsdaten

Das Handlungsfeld Daten beschreibt eine sehr wichtige Grundlage der digitalen Transformation für die Mobilitätswende (Smart Mobility) und somit einer Smart City. Um das Mobilitätsreferat hin zu einer datengetriebenen Organisation weiterzuentwickeln, müssen alle mobilitätsrelevanten Daten in der täglichen Arbeit genutzt werden können. Die Voraussetzung hierfür ist, dass alle relevanten Daten zentral, aktuell, möglichst vollständig und flächendeckend zur Verfügung stehen.

Auf Grundlage des KR-GSM (Digitaler Zwilling) stehen bereits stadtweit Mobilitätsdaten zur Verfügung, z. B. das sog. Lane-Model als digitales Abbild des Straßenraums. Darüber hinaus werden im Rahmen der vermessungstechnischen Straßenbefahrung des KR-GSM wesentliche Grundlagen für die Aufgaben des Mobilitätsreferats geschaffen.

Für eine schnelle und erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende anhand der Mobilitätsstrategie 2035 wurden im Mobilitätsreferat folgende Daten identifiziert, die nicht oder nur unzureichend vorhanden sind und folgenden Gruppen zugeordnet werden können:

1. Verkehrsträger
 - a. ÖPNV-Daten
 - b. Daten zu Verkehrsnetzen
 - c. Individualverkehrsdaten (Fuß-, Rad-, MIV, etc.)

2. Indikatoren
 - a. Verkehrsmengendaten für alle Verkehrsmittel
 - b. Echtzeitdaten für Prognosen und sensitive Verkehrssteuerung
 - c. Flächennutzungen (Fußwege, Radwege, Fußgängerüberwege, Parkflächen, Grünflächen und Vegetation, etc.)
 - d. Fußgängerströme (Großveranstaltungen, ÖV-Haltestellen, Querungen von Plätzen, Wegeverfolgung)
 - e. Bewertung von Fußgängerquerungshilfen und zur Walkability (Fußgänger*innenfreundlichkeit)
 - f. Verkehrsverhaltensdaten
 - g. Parkraum- und Parkraumauslastungsdaten
 - h. Daten zum Parksuchverkehr
 - i. Gender Mobility und Mobilitätschancen von speziellen Gruppen
 - j. Daten zu temporären und dauerhaften Verkehrsanordnungen
 - k. Daten zu Geofences

- l. Strukturdaten (z.B. Einwohner- und KFZ-Zulassungsdaten, Arbeitsplätze)
- m. Ausstattung und Zustand des Verkehrsraums (Ladesäulen, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Pflanztröge, Infostelen, Abfallbehälter, usw.)
- n. Inventarisierung und Zustandsbewertung der Verkehrsflächen in Bezug auf die Barrierefreiheit
- o. Existierende und geplante Abstellflächen für Fahrräder und Mikromobilität sowie deren Auslastung
- p. Auslastung des Stromverteilnetzes zum Lastenmanagement zur Planung der Ladesäuleninfrastruktur
- q. Prognose zu Schuldaten
- r. Baustellenabsicherung
- s. Daten zur objektiven / subjektiven Verkehrssicherheit
- t. Versicherungsdaten bei Unfällen
- u. Daten von Shared Mobility Anbietern
- v. Status eingereichter Mobilitätskonzepte bei der Lokalbaukommission (LBK)

Derzeit bezieht das Mobilitätsreferat diese Daten nicht vollständig und kontinuierlich und legt sie auch nicht zentral zur weiteren Verwendung ab. Dadurch wird das Potential datenbasierter Planung nicht vollständig ausgeschöpft. Die Veröffentlichung laut Mobilitätsdatenverordnung wird bisher nicht wie vorgeschrieben durchgeführt und nur wenige Datensätze zur Mobilität, wie z. B. die Verkehrsdaten aus freien Messquerschnitten, werden als Open-Data bereitgestellt. Zudem arbeiten Referate und Fachgebiete auf Grundlage unterschiedlicher Verkehrsnetze, die immer wieder mit Personalaufwand kombiniert werden müssen, um Auswertungen und Planungen zu erstellen.

- Ziele:
 - **Mobilitätsdaten für Smart Mobility & Smart City:** Alle relevanten Mobilitätsdaten stehen qualitätsgesichert und aktuell dem Mobilitätsreferat und allen anderen Referaten zur Verfügung und werden für Auswertungen, Analysen, Prognosen und Simulationen verwendet.
 - **Erfüllung der Mobilitätsdatenverordnung:** Das Mobilitätsreferat kann die Mobilitätsdatenplattformen des Freistaats Bayern (DEFAS) und des Bundes (Nationaler Zugangspunkt (NAP), Mobilithek) gemäß der EU Delegierten Verordnung 2017/1926 vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments mit Daten der Landeshauptstadt München versorgen.
 - **Offene Mobilitätsdaten:** Im Sinne von Offenheit und Transparenz und um den größten Mehrwert für alle Nutzenden (Bürger*innen, Mobilitätsanbieter, Start-Ups, Wissenschaft etc.) zu erzeugen, werden alle Daten, bei denen dies nicht durch eine Rechtsgrundlage eingeschränkt wird, als Open-Data der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

- **Multimodales Verkehrsnetz:** Das Mobilitätsreferat erzeugt eine durchgängige, einheitliche und eine den fachlichen Anforderungen genügende Netzgrundlage für alle Verkehrsarten (MIV, Rad, Fuß, ÖV, Shared Mobility) für die Referate und allen relevanten Mobilitäts-Stakeholdern im MVV-Raum, damit eine kooperative und übergreifende Planung und Zusammenarbeit möglich sind.
- Maßnahmen:
 - Durch den **Aufbau der Mobilitätsdatenplattform** als Basisinfrastruktur einer Smart City können relevante Mobilitätsdaten anhand einer Daten- und Schnittstellenarchitektur und auf Grundlage eines neuen Datenkatalogs angebunden werden. Die so für Auswertungen, Analysen, Prognosen und Simulationen bereitgestellten Daten werden u. a. für die Shared Mobility-Angebotssteuerung im Rahmen der Mobilitätsplanung, Wirkungsanalysen, Identifikation und Umsetzung neuer Digitaler Services (siehe Handlungsfeld Digitale Services) und Optimierung bestehender und neuer fachlicher Prozesse (siehe Handlungsfeld Prozesse) verwendet. Außerdem werden sie den Mobilitätsdatenplattformen des Freistaats Bayern und des Bundes zur Verfügung gestellt.
 - Laufende IT-Projekte: **MDAS** - Monitoring and Data Analytics System und **GDI-MOR** - Geodateninfrastruktur MOR; Die Projekte MDAS und GDI-MOR bauen zusammen die Mobilitätsdatenplattform MobidaM auf. Ein geeignetes Zusammenspiel der Mobilitätsdatenplattform MobidaM mit den stadtweiten Ansätzen für die Urbane Datenplattform (UDP) sowie für den Digitalen Zwilling wird sichergestellt. Folgeaktivitäten nach Ende der aktuell laufenden Projekte sind notwendig, um weitere relevanten Daten verfügbar zu machen und neue Datenquellen anzubinden.
 - Neues IT-Projekt: Mobilitätsdaten-Auswertung und Analyse
 - Neues IT-Projekt: Aufbereitung von Daten im Bereich des öffentlichen Verkehrs: regelmäßige Bereitstellung von Linien-, Haltestellen- und Fahrplandaten
 - Neues IT-Projekt: Zustand Mobilitätsinfrastruktur - Qualität Geh- und Radwege
 - Um qualitativ hochwertige und aktuelle Mobilitätsdaten zur Verfügung zu stellen, wird im Mobilitätsreferat ein **leistungsfähiges Datenmanagement** eingeführt. Für dieses Datenmanagement werden neue Aufgaben und Rollen definiert, um das Datenmanagement geeignet in der Organisation zu verankern.
 - Laufendes IT-Projekt: **MDAS** - Monitoring and Data Analytics System; Für den fachlichen Themenbereich von MDAS werden diese Aufgaben und Rollen definiert und in der Linienorganisation verankert.

- Umsetzung noch nicht angestoßen: Aufbau Datenmanagement außerhalb des fachlichen Umfangs von MDAS muss noch aufgesetzt werden
- Die **Beschaffung von Daten aus bestehenden und neuen Datenquellen** erfolgt anhand der Priorisierung aus der Mobilitätsstrategie 2035 und der Teilstrategien. Die dort formulierten Maßnahmen geben über die damit verbundene Nutzung die Reihung für die Datenbeschaffung und qualitätsgesicherte Bereitstellung vor.

Die erste Smart City-Maßnahme hierzu ist der Aufbau eines Internet of Things (IoT) zum Thema ruhender Verkehr basierend auf dem Beschluss "Parken 4.0" (geplant für den Mobilitätsausschuss am 13.12.2023). Es ermöglicht eine stadtweite Parkplatzauskunft über alle öffentlichen Parkplätze, aller P+R-Anlagen und Parkhäuser. Der Einsatz von neuen Sensoren liefert die Parkplatzbelegung von Sonderparkplätzen (Behindertenparkplätze, Parkplätze mit Ladesäule, Lade- u. Lieferzonen und P+R-Parkplätze in Echtzeit). Der Einkauf von Floating Car Data (FCD) und Mobilfunkdaten ergänzt die bestehenden Daten aus dem Parkraummanagement (verkaufte analoge und digitale Parkscheine).

- Neues IT-Projekt **Parken 4.0**: Fokus aus Perspektive des Handlungsfeldes Mobilitätsdaten: "Detektion Parkflächen mit Sondernutzung" - hierzu Konzepterstellung zur Klärung, wie der Betrieb einer Sensor-Infrastruktur für die Detektion von freien und besetzten Parkflächen organisiert werden kann.
- Mit dem Aufbau eines **intermodalen Datenmodells für alle Verkehrsarten** inkl. fachlich relevanter Attribute (z. B. Geh- und Radwegebreiten, Qualitätsstufen Aufenthaltsqualität) mit einheitlicher Qualität lassen sich referatsübergreifend folgende neue Anwendungen durchführen:
 - verkehrsartenübergreifende Auswertung und Darstellung der Verkehrsmengen,
 - einheitliche Planungsgrundlage für alle Verkehrsmodi, sowie
 - multi- und intermodales Routing für die Erstellung von Erreichbarkeitsmodellen.

Das sich im Aufbau befindende LaneModel (digitales Abbild des Straßennetzes im Digitalen Zwilling) des KR-GSM ist Basis eines solchen Modells. Dabei handelt sich um eine hochaufgelöste Repräsentation des Straßenraums mit Fahr- und Abbiegebeziehungen, die nach den einzelnen Verkehrsmitteln und einer Vielzahl an Ausstattungsmerkmalen unterteilt ist.

- Neues IT-Projekt **Verkehrsnetze**: Dort werden die Anforderungen an Interoperabilität und fehlende Netzinformationen der Fachbereiche erfasst, um ein einheitliches stadtweites Verkehrsnetz zu erstellen, das übergreifend für die o. g. Zwecke verwendet werden kann.
- Die Mobilitätsdaten werden einfach nutzbar für Unternehmen, Startups, Nicht-regierungsorganisationen und der Wissenschaft zur möglichst breiten Verwendung und Anwendung als **Open-Data**, u.a. über die Open-Data-Plattform der LHM bereitgestellt, um den Wettbewerb zu datenbasierten Ideen zu stärken und neue Geschäftsmodelle zu identifizieren. Dies gilt sowohl für unternehmerische als auch für gemeinnützige Zwecke sowie zur Weiterentwicklung der Mobilitätsleistungen in München.
 - Umsetzung noch nicht angestoßen: nächster notwendiger Schritt ist eine fachliche Konzeption unter Berücksichtigung der Interaktion und Kooperation mit Externen (u.a. mit strategischen Partnern, Start-up-Community in München, Mobilitätsanbieter, Wissenschaft, Einzelhandel)

5.3 Handlungsfeld Prozesse

Die Analyse bestehender Prozesse ist zentral, wenn es um die sinnvolle Ausgestaltung digitaler Services und die Nutzung von Mobilitätsdaten geht. Daher werden im Handlungsfeld Prozesse die Aktivitäten zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse im Mobilitätsreferat aufgeführt. Dazu gehört die Einführung eines systematischen Geschäftsprozessmanagements, welches Fachprozesse zur Mobilität, IT-Prozesse und interne Querschnittsprozesse umfasst. Infolge der systematischen Analyse und Gestaltung dieser Prozesse werden digitale Technologien so ausgestaltet und eingebunden, dass sie die Prozesse bestmöglich unterstützen.

- Geschäftsprozessmanagement (GPM)
- Digitalisierung Fachprozesse Mobilität
 - Digitales Parkraummanagement
 - Digitalisierung der Verkehrsanordnungen (dauerhaft und temporär)
 - Georeferenzierung im Mobilitätsreferat
 - Digitale Verkehrssteuerung
 - Verkehrssicherheit
- IT-Prozesse
- Interne Querschnittsprozesse

Geschäftsprozessmanagement (GPM)

Es gibt einen ersten Entwurf einer Geschäftsprozesslandkarte, in der die wichtigsten Geschäftsprozesse des Mobilitätsreferat benannt sind. Jedoch konnten die Abläufe im Referat noch kaum auf die Ziele der Referatsgründung und die Ziele der Mobilitätswende abgestimmt werden. Viele Prozesse sind daher derzeit nicht dokumentiert. Das stellt z. B. beim Personalwechsel ein Problem dar, weil das Wissen zu den Abläufen bei einem Personalabgang verloren geht.

- Ziel:
 - **Systematisches Geschäftsprozessmanagement für effiziente und transparente Prozesse im Mobilitätsreferat:** Das Mobilitätsreferat betreibt ein systematisches Geschäftsprozessmanagement, um wiederkehrende Aufgaben zuverlässig, transparent, effizient und effektiv zu bearbeiten. Eine Geschäftsprozesslandkarte mit den Geschäftsprozessen mit MOR-Beteiligung liegt vor. Die Rollen Prozessverantwortliche*r und Prozesseigner*in sind definiert. Diese überprüfen und optimieren die Geschäftsprozesse regelmäßig.
- Maßnahmen:
 - Das GPM-Team der Geschäftsleitung und die betroffenen Fachbereiche **identifizieren und analysieren** die wichtigsten **Geschäftsprozesse**. Im Fokus stehen referats-, bereichs- und abteilungsübergreifende Prozesse zur Umsetzung von Mobilitätsprojekten (von der Ideenphase über die Planung bis zur Umsetzung).
 - Die notwendigen **Personalressourcen für das Geschäftsprozessmanagement** werden im Mobilitätsreferat aufgebaut.
 - Neues IT-Projekt "**Digitalisierung Planungsprozesse**"
 - Projektleitende werden bei der Steuerung von Umsetzungsprojekten (z. B. bei der Personaldisposition) durch ein allgemeines Planungstool unterstützt.
 - Informationen zum Projektstatus, -fortschritt und Zuständigkeiten werden transparent und aktuell dargestellt (z. B. in einem Dashboard). Damit wird die Zusammenarbeit im Mobilitätsreferat und mit anderen Referaten verbessert.

Digitalisierung Fachprozesse Mobilität

Digitales Parkraummanagement

Im Bereich des ruhenden Verkehrs sollen die Instrumente der Digitalisierung genutzt werden, um die Parkflächen effizienter nutzen zu können. Die aktuelle Datenlage zum Thema Parkraummanagement reicht nicht aus, um digitales Parkraummanagement betreiben zu können.

- Ziel:
 - **Reduktion des Parksuchverkehrs und effizientere Parkraumnutzung:** Durch eine optimierte Digitalisierung werden die Parkflächen effizienter genutzt und die Menge des Parksuchverkehrs auf ein Minimum reduziert. Eine stadtweite Parkplatzauskunft, eine Anzeige von Parkwahrscheinlichkeiten und ein intermodales Routing reduzieren das Verkehrsaufkommen und verlagern Teile des motorisierten Verkehrs auf andere emissionsfreie Verkehrsarten wie U-Bahn oder S-Bahn.
- Maßnahmen
 - Alle Maßnahmen zum Parkraummanagement sind in der Beschlussvorlage zur "Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-)Raumes" (geplant für den Mobilitätsausschuss im 1. Quartal 2024) als Teil der Mobilitätsstrategie 2035 beschrieben. Das Monitoring und die Evaluation von Parkplätzen mit Sondernutzung und MikroMobilitäts-Abstellflächen erfolgen vorübergehend über das Dashboard "DB-Curbsidemanagement" und später über die Mobilitätsdatenplattform, die im laufenden IT-Projekt MDAS aufgebaut wird.
 - Neues IT-Projekt "**Parken 4.0**":
 - Eine IT-Anwendung zur Auskunft über die Nutzung von Ladeinfrastruktur und Lieferzonen wird aufgebaut, um das zu entwickelnde flächendeckende Netz für Lade- und Lieferzonen optimal auszunutzen.
 - Die existierende HandyParkenMünchen App wird erweitert, z.B. um die Nutzung von P+R-Anlagen, Belegungsanzeige von Sonderparkplätzen sowie Parkwahrscheinlichkeiten und intermodales Routing.
 - Eine IT-Fachanwendung zum digitalen Parkraummanagement wird aufgebaut.
 - Für die Neuentwicklung des Parkleitsystems wird ein Gesamtkonzept beauftragt.
 - Neue Schrankenanlagen an P&R-Anlagen ermöglichen **eine Belegungsankunft der P&R-Anlagen in Echtzeit.**

Digitalisierung der Verkehrsanordnungen (dauerhaft und temporär)

Die Prozesse der dauerhaften und temporären Verkehrsanordnungen sind aktuell zum großen Teil nicht digital unterstützt. Die meisten Vorgänge werden auf Papier dokumentiert und archiviert. Bescheide werden per Fax oder mit der Post versendet. Daten aus den Anträgen müssen durch die Sachbearbeiter*innen manuell abgetippt werden. Die Arbeitslast der Mitarbeiter*innen ist hoch, u.a. weil die IT-Unterstützung für den Bereich der temporären Verkehrsanordnungen veraltet, komplex und wenig benutzerfreundlich ist. Auf der anderen Seite fordern mittelständische und große Firmen die durchgängige Ende-zu-Ende-Digitalisierung aller Prozesse im Mobilitätsreferat (RAW-Beschluss „In die Zukunft wirtschaften II – Stadtverwaltung mittelstandsfreundlich ausrichten, Sitzungsvorlage 20-26 / V 10170). Eine erste Umsetzung stellt die digitale Servicekarte Baustellen im GeoPortal München dar (<https://geoportal.muenchen.de/portal/baustellen>).

- Ziel:
 - **Effizienzgewinn durch Optimierung und Digitalisierung der Prozesse der dauerhaften und temporären Verkehrsanordnungen:** Alle Prozesse der dauerhaften und temporären Verkehrsanordnungen sind optimiert und dokumentiert, um das Wissen zu diesen Prozessen einfach an neue und bestehende Mitarbeiter*innen weitergeben zu können. Um Bearbeitungs- und Durchlaufzeiten zu reduzieren, unterstützen moderne Fachanwendungen die Prozesse der dauerhaften und temporären Verkehrsanordnungen. Alle Eingangs- und Ausgangsdokumente (z.B. Anträge, Genehmigungen und Bescheide) werden nur noch elektronisch über eine eAkte geführt, um die Lageräume zur Aktenaufbewahrung einzusparen und ortsunabhängig auf alle Dokumente zugreifen zu können.
- Maßnahmen:
 - Die Projektmitarbeiter*innen analysieren, dokumentieren und optimieren zusammen mit den Fachbereichen die **Prozesse der Verkehrsanordnungen**. Für jeden Prozess werden Prozesseigner und Prozessverantwortliche benannt. Fachanwendungen werden beschafft und eingeführt, die die Mitarbeiter*innen optimal im Arbeitsfluss der Prozesse der dauerhaften und temporären Verkehrsanordnungen unterstützen. Die Ergebnisse der dauerhaften und temporären Verkehrsanordnungen fließen in die Mobilitätsdatenplattform und GeoDateninfrastruktur des Mobilitätsreferats und stehen damit stadtweit zur Verfügung.
 - Neues IT-Projekt: Digitalisierung des Prozesses der temporären Verkehrsanordnungen unter Berücksichtigung der bestehenden BAU-ER Softwarelösung (TRAFF-X)
 - Neues IT-Projekt: Digitalisierung des Prozesses der dauerhaften Verkehrsanordnungen

Georeferenzierung im Mobilitätsreferat

Aktuell wird die Verortung auf der Stadtgrundkarte nur bei wenigen Projekten und Maßnahmen miterfasst. Bauvorhaben mit Mobilitätskonzepten werden bislang auf Papier bzw. als PDF-Antrag eingereicht, weshalb die Datenextraktion mit hohem Aufwand verbunden ist. Auch die Vorgänge des Beschluss- und Berichtswesens sowie Empfehlungen und Anträge der anderen Referate werden nicht automatisiert georeferenziert. Durch die fehlende Verortung von Vorgängen können Konflikte zwischen Vorhaben nur mühsam und zum Teil spät erkannt werden. Die Geodatenerfassung für die Fachbereiche selbst ist aktuell aufwändig.

- Ziel:
 - **Synergien zwischen Planungen, Projekten, Anträgen, Anliegen und Empfehlungen durch konsequente Georeferenzierung nutzen:** Bei allen Prozessen mit Ortsbezug soll standardmäßig eine strukturierte und flexibel auswertbare Georeferenzierung auf der Stadtgrundkarte erfolgen, um Konflikte zwischen diesen Vorgängen frühzeitig zu erkennen und Synergien zu nutzen. Damit wird Transparenz zu den örtlichen Überschneidungen von Arbeiten und Planungen im Stadtraum geschaffen, die im nächsten Schritt eine einfachere Koordinierung der verschiedenen Fachbereiche ermöglicht. Konkret sollen Planungen, Konzepte und Mobilitätsreferats-relevante Beschlüsse als auch Anträge und Empfehlungen anderer Referate sowie Anliegen von Bürger*innen konsequent und einheitlich räumlich auf der Stadtgrundkarte verortet werden.
- Maßnahmen:
 - Ein Pilotprojekt erarbeitet anhand eines konkreten Beispiels die **Potenziale der Georeferenzierung**. Dazu werden verschiedene Vorgangsarten in einem Pilotgebiet exemplarisch georeferenziert, um das Potenzial dieser räumlichen Verortung für weitere Prozesse zu erproben. Die Ergebnisse werden mit den Fachbereichen überprüft und optimiert, um eine Lösung zu erstellen, die möglichst nah an den Anforderungen der täglichen Arbeit liegt. Mit dieser Maßnahme können Grundlagen und Standards für die Georeferenzierung erprobt und durch frühzeitiges Feedback verbessert werden.
 - Neues IT-Projekt: Georeferenzierung MOR-Prozesse
 - Abhängig von den Ergebnissen des Pilotprojekts wird ein IT-Projekt zur technischen Umsetzung der Georeferenzierung sowie der Einbindung in die Organisation und Prozesse durchgeführt.

Digitale Verkehrssteuerung

Aktuell wird die Datenübertragung zwischen Feldebene und Zentrale über die offene Schnittstelle "VNetS" realisiert. Die Aktualität der Daten aus den VNetS-Geräten liegt im Bereich von 90 Sekunden. Eine direkte Analyse der Steuergerätedaten (z.B. die Verfolgung der Signalprogramme von Lichtsignalanlagen) ist damit nicht in "Echtzeit" möglich. Der Datenaustausch zwischen dem (virtuellen) VLT-Netz (Verkehrsleittechniknetzwerk) und dem Verwaltungsnetz ist bisher nur dateibasiert über ein geteiltes Laufwerk möglich. Die zentrale Steuerung des Verkehrs als Reaktion auf die aktuelle Verkehrssituation ist aktuell nur sehr eingeschränkt möglich. Die ÖPNV-Beschleunigung erfolgt derzeit über eine verkehrsabhängige Steuerung der einzelnen Lichtsignalanlagen in Verbindung mit Filterung der Funksignale der ÖPNV-Fahrzeuge. Heute erfolgt schon eine verkehrssituationsabhängige, automatische Anpassung der Netzsteuerung von Lichtsignalanlagen (LSA). Die einzelnen LSA selbst sind in der Regel verkehrsabhängig programmiert und mit Detektion ausgestattet, passen also den Ablauf am Netzknotenpunkt zusätzlich an das Verkehrsaufkommen an.

- Ziel:
 - **Dynamische Steuerung des Verkehrs für eine stadtweite Optimierung der Verkehrsflüsse:** Durch die dynamische Steuerung des Verkehrs wird die Verkehrssicherheit noch weiter erhöht und die Leichtigkeit des Verkehrs sichergestellt. Die Daten aus den Steuergeräten der Verkehrsleittechnik liegen zentral in Echtzeit (ca. 1 bis max. 5 Sekunden Versatz) vor. Der automatisierte bidirektionale Datenaustausch zwischen dem virtuellen VLT-Netz und dem Verwaltungsnetz ist unter den Anforderungen an kritische Infrastruktur definiert. Die Prozesse zur proaktiven Steuerung des Verkehrs als Reaktion auf die aktuelle Verkehrssituation sind definiert. Die Prozesse der Verkehrssteuerung werden durch moderne IT-Fachanwendungen unterstützt. Durch die o.g. Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur werden die Voraussetzung für eine dezentral und zentral (ggf. hybrid) gesteuerte ÖPNV-Beschleunigung geschaffen. Zudem wird eine Optimierung von Warte und Grünzeiten für den Rad- und Fußverkehr angestrebt. Außerdem ist die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur Voraussetzung für vernetztes und automatisiertes Fahren im Stadtgebiet München.
- Maßnahmen:
 - In Verantwortung des Baureferates ist der schrittweise **Austausch der VNetS-Steuergeräte** inkl. deren Ansteuerung durch Geräte, die dem offenen OCIT-Standard (Open Communication Interfaces for Road Traffic Control Systems / Offene Schnittstellen für Systeme der Straßenverkehrstechnik) entsprechen, vorzubereiten. Der Umstieg soll auf Grundlage der Machbarkeitsstudie aus dem Projekt TEMPUS erfolgen. Ebenso ist das sich in Verantwortung des Baureferates befindende Kommunikationsnetz für Lichtsignalanlagen auf das

in Zukunft erhöhte Datenaufkommen für die oben erwähnten Dienste auszurichten. Die Erneuerung des Kommunikationsnetzes soll dabei auf Grundlage der Machbarkeitsstudie aus dem Projekt TEMPUS vorbereitet werden.

- Laufendes Projekt: TEMPUS: im Projekt TEMPUS wird u.a. die Kommunikation von Lichtsignalanlagen mit den Fahrzeugen geprüft.
- Laufendes IT-Projekt: MDAS: im Projekt MDAS wird die Möglichkeit zum Datenaustausch zwischen den Verwaltungsnetzwerken definiert.
- Laufendes Projekt: MINGA: im Projekt MINGA wird sowohl eine dezentrale ÖPNV-Beschleunigung als auch eine zentrale ÖPNV-Beschleunigung mittels ÖPNV-Server aufgebaut. Beide digitale Verfahren werden bezüglich des Betriebs, der Sicherheit, der Wirtschaftlichkeit und der Qualität miteinander verglichen und bewertet.
- Neues IT-Projekt: **Digitalisierung Verkehrssteuerung**
 - Implementierung einer Fachanwendung zur Strategieplanung: Aus der Kenntnis der auf Floating Car Data basierenden Verkehrssituationen können Verkehrsstrategien entworfen werden.
 - Implementierung einer Fachanwendung zur Strategiemeldung: Die entworfenen Strategien können über eine Fachanwendung im nationalen Zugangspunkt (Mobilithek) veröffentlicht werden.
 - Implementierung eines Analysetools: Zur Erstellung von Knotenpunkt- und Korridoranalysen in Hinblick auf Leistungsfähigkeit, Verbesserungspotential und Wirksamkeit der Verkehrsstrategien wird ein Analysetool implementiert.

Verkehrssicherheit

Aktuell erfolgt die Analyse von Daten zur Verkehrssicherheit bereits teilautomatisiert mithilfe der Fachanwendungen EUSKa, R und ArcGIS. Dabei findet aber keine Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen statt. Zudem sind bislang keine Informationen zum subjektivem Sicherheitsempfinden vorhanden.

- Ziel:
 - **Verkehrssicherheitsarbeit durch digitale Lösungen unterstützen:** Um die Vision Zero und die Verkehrssicherheitsarbeit zu unterstützen, sollen die Prozesse zur Generierung und Auswertung von Daten zur objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit optimiert werden.
- Maßnahmen:
 - **Monitoring und Evaluation der bestehenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen:** Die vorhandenen digitalen Unterstützungswerkzeuge werden überprüft und evaluiert, um die Verkehrssicherheitsarbeit bestmöglich bei der

Erreichung der Vision Zero zu unterstützen. Dazu werden Anforderungen insbesondere im Zusammenhang mit der subjektiven Verkehrssicherheit herausgearbeitet und diese Erkenntnisse für die Konzeption weiterer digitaler Unterstützungen für die Verkehrssicherheitsarbeit herangezogen.

- Fachliche Konzeption in Arbeit
- Um auch die subjektive Verkehrssicherheit in die Analysen einbeziehen zu können, wird ein **Konzept zur Nutzung des Anliegenmanagements** mit Blick auf die subjektive Verkehrssicherheit erstellt.
 - Fachliche Konzeption in Arbeit

IT-Prozesse

Bei Förder-, Forschungsprojekten und Experimenten mit extern vorgegebenem Zeitplan, aber auch bei dringenden Umsetzungsthemen im Rahmen der Mobilitätswende gibt es zum Teil sehr kurze Vorlaufzeiten für die Bereitstellung geeigneter IT-Lösungen. Dem gegenüber stehen mittlere bis lange Vorlaufzeiten zur Einplanung der städtischen Projektressourcen (GPAM, it@M und RIT) über die IT-Projektportfolioplanung. Um eine schnelle Umsetzung nicht zu gefährden, werden daher häufig individuelle, externe, temporäre Lösungen beschafft, die sich nicht passend in die IT-Landschaft der Landeshauptstadt München integrieren lassen.

- Ziel:
 - **Förder- und Forschungsprojekte und dringende Umsetzungsthemen zeitnah über die IT-Prozesse der LHM unterstützen:** Neben der normalen Projektressourcenplanung gibt es für das Mobilitätsreferat eine Möglichkeit, Förderprojekte, Forschungsprojekten, Experimente und dringende Umsetzungsthemen zeitnah zusammen mit GPAM, it@M und RIT durchzuführen.
- Maßnahmen:
 - **Erarbeitung von Umsetzungsvorschlägen.** Die Vorschläge sollen eine Lösung bieten, um Förderprojekte, Forschungsprojekte, Experimente und dringende Umsetzungsthemen des Mobilitätsreferats zeitnah und mit Einbindung von GPAM, RIT und it@M umzusetzen.
 - Umsetzung noch nicht angestoßen: Experten aus RIT, it@M und MOR werden beauftragt, Umsetzungsvorschläge zu erarbeiten und den Leitungen RIT, it@M und MOR zur Entscheidung vorzulegen.

Interne Querschnittsprozesse

Viele Mobilitätsreferats-interne Querschnittsprozesse sind noch nicht digital unterstützt. Sowohl für die Querschnittsprozesse der Geschäftsleitung als auch für die Mitarbeiter*innen, die diese Prozesse nutzen, bietet die Digitalisierung große Effizienzpotentiale. Beispiele sind der Prozess für die Haushaltsplanerstellung, Dienstreiseanträge und -abrechnungen sowie die Raum- und Umzugsplanung. Die digitalisierten Prozesse sparen Papieranträge, gehen schneller und benötigen keine physischen Aufbewahrungskapazitäten. Die orts- und personenunabhängige digitale Bearbeitung sorgt demnach für schnellere Genehmigungsprozesse. Viele der genannten internen Prozesse werden bereits über stadtweite Projekte und Initiativen digitalisiert und das Mobilitätsreferat muss dazu keine eigenständigen Maßnahmen ergreifen. Im Rahmen des Rollouts der stadtweiten Projekte wird das Mobilitätsreferat durch die Querschnittsreferate POR und RIT eingebunden.

- Ziel:
 - **Interne Querschnittsprozesse digital unterstützen:** Indem interne Geschäftsprozesse analysiert, systematisiert und optimiert werden, können Personalressourcen effizient für die inhaltliche Bearbeitung von Mobilitätsthemen eingesetzt werden. Dazu werden die Haushaltsplanaufstellung, Personalprozesse, das Beschluss- und Berichtswesen sowie Gebäude- und Raummanagementprozesse im Detail betrachtet und dahingehend optimiert, dass die Erhebung erforderlicher Daten und die Bearbeitung der Prozesse unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben möglichst einfach gestaltet wird.
- Maßnahmen:
 - Der Geschäftsprozess der **lokalen Haushaltsplanerstellung** im Mobilitätsreferat wird analysiert und dokumentiert, um Transparenz zu schaffen.
 - Neues IT-Projekt **Bestellprozess E-Akte:** Bestellprozess bis Auszahlung in der E-Akte, ggf. inkl. Vergabe: Ziel des Projektes ist es den Prozess "Beschaffungen durchführen" (von der Bedarfserstellung bis zur Bestellung, Vergabe und Rechnungsstellung) über die E-Akte abzubilden und die Dokumente revisionssicher abzulegen.
 - Neues IT-Projekt **Digitalisierung Beschluss- und Berichtswesens (restliche Vorgänge):** Alle Prozesse des Beschluss- und Berichtsberichts über die E-Akte abbilden (inkl. Reporting und Kontrollfunktion): Ziel ist es, alle Prozesse des Beschluss- und Berichtswesens im Mobilitätsreferat einschl. von Reporting und Kontrollfunktionen in die E-Akte zu integrieren, um Transparenz im Referat zu schaffen und um eine schnellere Bearbeitung zu ermöglichen.
 - Neues IT-Projekt: **IT-Unterstützung Beschlussvorbereitung:**
 - Aufbau einer Datenbank für die Verwaltung und Koordination geplanter Beschlüsse im Mobilitätsreferat

- **Stadtweite Themen**, die auch im Mobilitätsreferat eingeführt werden sollen:
 - Neues IT-Projekt Dienstreiseantrag digital: Die Bearbeitung von Dienstreiseanträgen und -abrechnungen wird übersichtlich über ein digitales Tool abgewickelt.
 - Neues IT-Projekt Digitaler Störmeldeprozess Raummanagement: Störmeldeprozess für Mobilitätsreferats-Gebäude anpassen und übernehmen, um eine einfache, schnelle und digitale Eingabe und Bearbeitung von Störungsmeldungen zu ermöglichen.
 - Für die Raum- und Umzugsplanung sollen die stadtweit gesetzten Tools verwendet werden.

5.4 Handlungsfeld IT-Ausstattung und Anwendungen

Dieses Handlungsfeld gliedert sich in folgende Bereiche:

- Stadtweite Digitalisierungsvorhaben im Mobilitätsreferat
- IT-Ausstattung
- Kontaktdatenbank (CRM)
- Fachliche IT-Zielbebauung im Mobilitätsreferat
 - Portale zur Kommunikation und Interaktion mit Bürger*innen, Unternehmen, Behörden und Mitarbeiter*innen
 - Portale LHM-extern
 - Mobilitätsdatenplattform MobidaM
 - Externe Datenquellen und -empfänger
 - Verkehrsleittechniksysteme und IOT
 - Fachanwendungen
 - Dokumentenverwaltung
 - Unterstützungssysteme (Finanzen, HR)
 - Integrationssysteme
 - Basisanwendungen und CAD

Um die im Handlungsfeld "Prozesse" beschriebenen Prozesse sinnvoll umzusetzen, müssen bestehende Dokumente aufbereitet und digitalisiert und die Grundlagen zu IT-Ausstattung und Anwendungen gelegt werden. In diesem Handlungsfeld werden konkrete Ziele und Maßnahmen beschrieben, die neu eingehende Vorgänge als digitale Dokumente verfügbar machen sowie notwendige IT-Ausstattung beschaffen.

Stadtweite Digitalisierungsvorhaben im Mobilitätsreferat

Viele Vorgänge werden seit Referatsgründung mit Hilfe der E-Akte im Mobilitätsreferat digital bearbeitet und abgelegt. Bürgeranfragen, BA-Anträge, etc. können so übergreifend bearbeitet und in die Mitzeichnung gegeben werden. Jedoch gibt es noch eine Vielzahl an Vorgängen im Mobilitätsreferat, die immer noch in Papierform abgewickelt werden. Stadtweit ist die eAkte noch nicht bei allen Dienststellen eingeführt worden.

- Ziel:
 - **Nutzung stadtweiter Lösungen für Inputmanagement und E-Akte:** Synergieeffekte bei der Einführung und Nutzung zentraler stadtweiter Vorhaben werden realisiert. Insbesondere sollen das Inputmanagement und die E-Akte genutzt werden, um Vorgänge zeit-, personen-, papier- und ortsunabhängig zu bearbeiten.
- Maßnahmen:
 - Die gesamte **eingehende Post** für das Mobilitätsreferat soll über ein zentrales Inputmanagement **digitalisiert** werden, um eine schnelle, personen- und ortsunabhängige, effiziente, medienbruchfreie Bearbeitung zu ermöglichen. Das Inputmanagement ist zentrale Voraussetzung für alle Digitalisierungsprojekte im Referat.
 - Neues IT-Projekt im Rahmen des laufenden stadtweiten Projekts Zentrales Inputmanagement: Das Mobilitätsreferat beteiligt sich an der stadtweiten Digitalisierungsmaßnahme "Inputmanagement" (siehe Digitalisierungsstrategie der Landeshauptstadt München, Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V07932)
 - Elektronische Aktenführung:
 - Mit der Bestandsaktendigitalisierung und der Einführung der E-Akte zur digitalen Dokumentenablage und -verwaltung wird ein Grundbaustein gesetzt, um überhaupt eine Ende-zu-Ende-Digitalisierung von Verwaltungsprozessen zu ermöglichen.
 - Hiermit werden auch Leitplanken für eine revisionssichere Ablage von Dokumenten gesetzt.
 - Mit der E-Akte wird ein hoher Nutzen für das effiziente Arbeiten innerhalb der Verwaltung, aber auch für die schnelle Kommunikation nach außen geschaffen: Daten und Dokumente sind für alle Zielgruppen digital verfügbar, schnell auffindbar und leicht verarbeitbar. Die analogen Kanäle für den Ein- und Ausgang und die Verteilung von Dokumenten werden sukzessive abgeschafft und Ressourcen (Papier) werden eingespart.
 - Bei der Digitalisierung von aktenrelevanten Themen im Mobilitätsreferat wird **konsequent die stadtweite E-Akte verwendet**.

- Ortsunabhängige digitale Ablage des Straßenaktes mit einem Verschlagwortungsmechanismus zur schnelleren Auffindbarkeit (Suche) von Dokumenten und Daten des Straßenaktes wird etabliert. Die Digitalisierung der analogen Straßenakten ist zwingende Voraussetzung für den Umzug in das neue Mobilitätsrathaus, da hier keine Räumlichkeiten mehr zur Aufbewahrung von Aktenordnern zur Verfügung stehen werden. Damit wird die Grundlage für die Digitalisierung von Prozessen geschaffen.
 - Neues IT-Projekt: **Digitalisierung Straßenakt**
- Personalakten im Mobilitätsreferat werden schnell, digital, ortsunabhängig und redundanzfrei zur Verfügung gestellt, um die Personalprozesse zu beschleunigen.
 - Digitale Personalakte - das Mobilitätsreferat beteiligt sich am stadtweiten neoHR-Projekt "Digitale Personalakte" (siehe Programm neoHR – Digitalisierung und Weiterentwicklung des LHM-Personalmanagements des POR, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16545)

IT-Ausstattung

Im Mobilitätsreferat ist die Standardausstattung für individuelle und kollaborative Arbeitsplätze sowie zur Kommunikation und Kooperation vorhanden. Jedoch fehlt IT-Ausstattung für spezifische fachliche Anforderungen (z. B. für die Modellierung). Geeignete Werkzeuge für die Zusammenarbeit an Dokumenten, Tabellen und Präsentationen mit externen Beteiligten, für Online-Workshops (Moderationstools) und für die Aufgabenverwaltung von Arbeitsgruppen sind nicht vorhanden.

- Ziel:
 - **Vereinfachte interne und externe Zusammenarbeit durch geeignete IT-Ausstattung:** Den Mitarbeitenden des Mobilitätsreferats werden passende Tools zur Verfügung gestellt, um eine einfachere und effizientere Online-Zusammenarbeit, sowohl innerhalb der Landeshauptstadt München, aber auch mit Externen zu ermöglichen. Um das digitale Arbeiten mit großen Plänen möglich zu machen, ist es notwendig die passende IT-Ausstattung bereitzustellen.
- Maßnahmen:
 - Das Mobilitätsreferat formuliert die Anforderungen im Zusammenhang mit der **digitalen Kollaboration mit externen Partnern**, für das gemeinsame Arbeiten an Dokumenten, Präsentationen und Tabellen sowie für Moderationstools für Online-Workshops und die Aufgabenverwaltung. Stadtweite Vorhaben in

diesem Zusammenhang werden aktiv verfolgt, um die Umsetzung der Anforderungen des Mobilitätsreferats zu unterstützen.

- Umsetzung noch nicht angestoßen
- Das Mobilitätsreferat beschafft in den betreffenden IT-Projekten die geeignete Hardware, um spezifische Aufgaben zu erledigen: z. B. Modellierungen oder Bearbeitung von großen digitalen Plänen.
 - Neues IT-Projekt: Digitalisierung der temporären Verkehrsanordnung
 - Neues IT-Projekt: Digitalisierung der dauerhaften Verkehrsanordnung

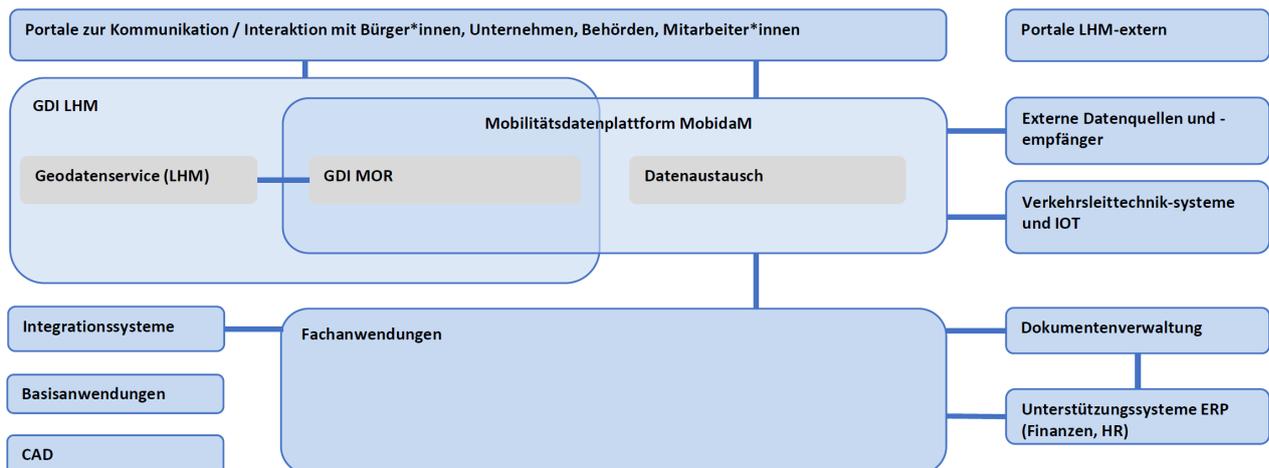
Kontaktdatenbank (CRM)

Jeder Fachbereich im Mobilitätsreferat pflegt derzeit eigene Kontaktlisten als Tabelle oder mit Hilfe des E-Mailprogramms, weshalb eine schnelle, fachbereichsübergreifende Suche von Kontakten zu einem bestimmten Thema oder das Auslesen der Kontakthistorie nicht möglich ist.

- Ziel:
 - **Leistungsfähiges Kundenmanagement für das Mobilitätsreferat:** Das Mobilitätsreferat nutzt ein IT-System für das Management von Kunden-Kontakten und -Beziehungen, welches eine Mobilitätsreferats-weite, einheitliche, redundanzfreie Liste von Kundenkontakten und Kundeninformationen bietet.
- Maßnahmen:
 - Einführung eines **einheitlichen CRM-Systems** im Mobilitätsreferat. Dieses soll die Arbeit erleichtern, indem eine effiziente Verwaltung von Kontakten unterstützt wird und Kontakte z. B. systematisch mit anderen Geschäftsobjekten verknüpft werden können (z. B. Verlinkung mit E-Mail, Möglichkeit zur Verfolgung von Anfragen und Gesprächsinformationen). Das CRM-System erleichtert die übergreifende Arbeit für alle Mitarbeitenden.
 - Neues IT-Projekt: CRM Mobilitätsreferat

Fachliche IT-Zielbebauung im Mobilitätsreferat

Die folgende Grafik zeigt die fachliche IT-Zielbebauung im Mobilitätsreferat.



Im Folgenden werden die einzelnen Komponenten der fachlichen IT-Zielbebauung beschrieben. Für die Komponenten, bei denen die Zielbebauung noch nicht endgültig feststeht, wird die IST-Situation beschrieben.

Portale zur Kommunikation und Interaktion mit Bürger*innen, Unternehmen, Behörden und Mitarbeiter*innen

Die Kommunikation und Interaktion aus dem Mobilitätsreferat erfolgen grundsätzlich einheitlich über Standard-Portale der Landeshauptstadt München. In diesen Portalen stehen einheitliche Standard-Funktionalitäten zur Verfügung wie z.B. eine Identitätsverwaltung, die den Bürger*innen, Unternehmen, Behörden und Mitarbeiter*innen einen einheitlichen, barrierefreien und bedienerfreundlichen Zugang zu den Online-Leistungen der Landeshauptstadt und des Mobilitätsreferats bietet. Wichtige Portale aus Sicht des Mobilitätsreferats sind:

- München Portal der Zukunft (MPdZ) für die Einbettung aller Online-Dienste des Mobilitätsreferats mit einheitlichem Look-And-Feel und bidirektionalen Interaktionsmöglichkeiten
- Muenchen.de als allgemeine Informations- und Auskunftsplattform der Landeshauptstadt für Informationen zum Mobilitätsreferat
- Open Data Portal ODP zur Veröffentlichung von öffentlich verfügbaren Mobilitätsdaten
- GeoPortal München zur Darstellung von Informationen mit Ortsbezug (Geodaten)

Portale LHM-extern

Folgende LHM-externe Portale werden aktuell im Mobilitätsreferat neben den internen Portalen genutzt:

- muenchenunterwegs.de: Die Plattform "München unterwegs" bündelt Informationen und Services zu den Themen Mobilität und Verkehr in München.
- Meldeplattform Radverkehr: Über die Meldeplattform können Münchner*innen Hinweise, Fragen und Lob rund um das Thema Radverkehr an die Stadtverwaltung melden.
- MVG move: Browser App der MVG-Fahrinfo
- MVV Fahrplanauskunft: im Browser und als App
- BayBIS: Bayerisches Behördeninformationssystem
- juris: Online-Portal für Rechts- und Praxiswissen in Deutschland

Mobilitätsdatenplattform MobidaM

Die Mobilitätsdatenplattform MobidaM enthält die Geodateninfrastruktur des Mobilitätsreferats (GDI-MOR) und integriert Portal, Fachanwendungen sowie externe und interne Datenquellen via Datenaustauschkomponenten.

Die GDI-MOR enthält:

- Eine Geodatenbank mit Mobilitätsdaten
- Mobilitätsdaten für die qualitätsgesicherte Veröffentlichung im stadtweiten Geodatenpool.
- Eine Enterprise Server Umgebung, auf der WebApps für verschieden Nutzer*innengruppen zur Verfügung stehen und auf der auch neue WebApps von Mitarbeiter*innen des Mobilitätsreferats bereitgestellt werden können.
- Eine Möglichkeit zur Visualisierung von 3D Modellen auf Basis des Digitalen Zwillings der Landeshauptstadt München.
- Eine Komponente zur Datenaufbereitung der Rohdaten aus den Fachanwendungen oder Sensoren.
- Eine Komponente für Reporting und Auswertungen über alle Mobilitätsdaten, um Fragestellungen zum Thema Mobilität und Verkehr schnell und effizient beantworten zu können.

Externe Datenquellen und -empfänger

Die Mobilitätsdatenplattform MobidaM beliefert auch externe Datenempfänger oder bezieht Daten von externen Datenquellen wie MVG, MVV, SWM, Mobilithek, DEFAS und Systeme der Mobilitätsdienstleister.

Verkehrsleittechniksysteme und IOT

Das Verkehrsleittechniknetzwerk (VLT) ist ein separates, vom Verwaltungsnetz getrenntes Netz. Im VLT-Netz befinden sich Sensoren und Aktuatoren, die zur Verkehrssteuerung dienen, z.B. Lichtsignalanlagen (LSA), Wechselanzeigen oder Messtellen. In der Verantwortung des Mobilitätsreferats sind zentrale Steuer- und Verwaltungssysteme für die Sensoren und Aktuatoren im VLT-Netz. Das größte und wichtigste dieser Systeme ist das moderne System LA-PAS. Es dient zur Verwaltung und Ansteuerung der Geräte im VLT-Netz. Es enthält aber auch die Sensordaten (IOT) aus diesen Geräten.

Fachanwendungen

Für fachliche Spezialthemen sind Fachanwendungen im Mobilitätsreferat im Einsatz:

- MOR-eigene Fachanwendungen sind Fachanwendungen, für die die Federführung im Mobilitätsreferat liegt
- MOR-externe Fachanwendungen sind Fachanwendungen, die das Mobilitätsreferat mit nutzt, bei denen die Federführung aber bei einem anderen Referat oder Eigenbetrieb liegt

Die Datenintegration von Fachanwendungen erfolgt in der Regel über die Mobilitätsdatenplattform MobidaM.

Dokumentenverwaltung

Ziel ist es, alle Akten digital in einer E-Akte zu verwalten. Das Mobilitätsreferat nutzt für die digitale Dokumentenverwaltung:

- Fabasoft eGovSuite als E-Akte für die Verwaltung von Dokumenten und die zugehörigen Aktenworkflows
- CoSys zur Verwaltung von internen Formularen und Vorlagen

Unterstützungssysteme (Finanzen, Personalwesen)

Das Mobilitätsreferat nutzt im Bereich Finanzen mit MkrW (Münchner Kommunales Rechnungswesen) und Personal mit paul@ (Personalverwaltung) zwei große SAP-Systeme. Wenn möglich binden die Fachanwendungen des Mobilitätsreferats für Finanz- und Personalthemen diese Unterstützungssysteme über Schnittstellen an.

Integrationssysteme

Das Mobilitätsreferat nutzt die stadtweite Plattform digiWF für die Umsetzung von einfachen Workflows, für die es keine eigene Fachanwendung gibt.

Basisanwendungen und CAD

Unabhängig von allen genannten Anwendungen nutzen die Mitarbeiter*innen des Mobilitätsreferats an ihrem digitalen Arbeitsplatz natürlich Basisanwendungen wie E-Mail und Präsentationssoftware. Die Basisanwendungen werden hier nicht einzeln aufgezählt. Des Weiteren sind auch einige Standard-CAD-Werkzeuge im Mobilitätsreferat im Einsatz.

6. Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien

Als Querschnittsstrategie bildet die Teilstrategie Digitalisierung die Grundlage für eine zeitgemäße und effiziente Umsetzung aller anderen Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035. Die Tabelle gibt einen Überblick zu den digitalen Schwerpunktthemen der Teilstrategien, die bereits beschlossen wurden oder in Erstellung sind. Die Anforderungen werden in den Handlungsfeldern im Kapitel 5 berücksichtigt. Darüber hinaus können sie den jeweiligen Teilstrategien entnommen werden.

Teilstrategie	Handlungsfeld Digitale Services	Handlungsfeld Daten	Handlungsfeld Prozesse	Handlungsfeld IT-Ausstattung und Anwendungen
Öffentlicher Verkehr		Vernetzte Mobilität und Multimodalität		
Radverkehr		Verkehrssicherheit verbessern Radabstellanlagen		

Teilstrategie	Handlungsfeld Digitale Services	Handlungsfeld Daten	Handlungsfeld Prozesse	Handlungsfeld IT-Ausstattung und Anwendungen
Geteilte und vernetzte Mobilität (Shared Mobility, Inter- und Multimodalität)	MaaS	MaaS Angebotsmonitoring und -steuerung der Anbieter	Angebotsmonitoring und -steuerung der Anbieter Buchung von Car-sharing-Stellplätzen	MDAS
MIV und Steuerung des Verkehrs		Technologische Weiterentwicklung von Infrastruktur und Vernetzung vernetztes und automatisiertes Fahren	Vernetzung mit Infrastruktur Digitalisierung der Verkehrssteuerung	
Wirtschaftsverkehr		Lieferzonen und Zweite-Reihe-Parken	Buchungssystem Lieferzonen	
Management des öffentlichen Straßenraums	Digitales Parken	Verwendung von Sensorik	Verwaltungsabläufe durchgehend digitalisieren	
Mobilitätskonzepte für Quartiere	MaaS-Angebote auf Privatgrund in Wohngebieten		bei der LBK eingereichte Mobilitätskonzepte stehen digital zur Verfügung	
Fußverkehr		Erhebung und Integration in DAVE		
Verkehrssicherheit			Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen	
Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion	München unterwegs als zentrales Informationsinstrument	Geschlechtergerechte und barrierefreie Datenstrategie		
Innovation			Beschaffung von IT-Lösungen	Innovations- und

Teilstrategie	Handlungsfeld Digitale Services	Handlungsfeld Daten	Handlungsfeld Prozesse	Handlungsfeld IT-Ausstattung und Anwendungen
				Wissensmanagement
Kommunikation	Anliegenmanagement Bürgerbeteiligung Dialogmarketing			Customer-Relationship-Management (CRM)

7. Maßnahmenprogramm

In diesem Kapitel sind die im Kapitel 5 Handlungsfelder beschriebenen Maßnahmen in drei Tabellen (laufende Maßnahmen, geplante IT-Projekte und geplante Maßnahmen in der Linie) zusammengefasst und den Handlungsfeldern und Unterkapiteln zugeordnet. Die Priorisierung der Themen (erste Spalte) ist über den Standardprozess der IT-Projektportfolioplanung zusammen mit den Führungskräften des Mobilitätsreferats erfolgt.

Anmerkung zu den drei Tabellen: Der Vollständigkeit halber sind in den Tabellen auch Maßnahmen/Projekte gelistet, die außerhalb der Teilstrategie Digitalisierung initiiert wurden ("Handlungsfeld" und "Unterkapitel" sind dann "leer").

Bereits laufende Maßnahmen (Stand 13.07.2023):

Prio	Nummer	Name	Handlungsfeld	Unterkapitel
1	MOR_01069	MDAS - Monitoring und Data-Analytics-System	Mobilitätsdaten Prozesse	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Digitale Verkehrssteuerung
2	MOR_01221	Aufbau Geodateninfrastruktur (Mobilitätsreferat)	Digitale Services	Kommunikation, Anliegenmanagement und Bürger*innenbeteiligung
3	MOR_01477	DAVE LS2	Mobilitätsdaten (Linienthema)	

4	MOR_01072	Archivierung - Digitalisierung Straßenakt	IT-Ausstattung und Anwendungen	Stadtweite Digitalisierungsvorhaben im Mobilitätsreferat
---	-----------	---	--------------------------------	--

Über die IT-Projektportfolioplanung geplante Maßnahmen (Ressourcenzuteilung durch it@M erfolgt Ende 2023, siehe Kapitel 11 Ressourcen):

Prio	Nummer	Name	Handlungsfeld	Unterkapitel
5	MOR_02040	Digitalisierung der temporären Verkehrsanordnungen	Digitale Services Prozesse IT-Ausstattung und Anwendungen	Digitale kommunale Services Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Digitalisierung der Verkehrsanordnungen (dauerhaft und temporär) IT-Ausstattung
6	MOR_01929	Parken 4.0	Mobilitätsdaten Prozesse	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Digitales Parkraummanagement
7	MOR_01076	Digitalisierung der dauerhaften Verkehrsanordnungen	Prozesse IT-Ausstattung und Anwendungen	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Digitalisierung der Verkehrsanordnungen (dauerhaft und temporär) IT-Ausstattung
8	MOR_01930	Anliegenmanagement im MOR	Digitale Services	Kommunikation, Anliegenmanagement und Bürger*innenbeteiligung
9	MOR_01962	Georeferenzierung MOR-Prozesse	Prozesse	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Georeferenzierung im MOR
10	MOR_01964	Mobilitätsdatenauswertung und -analyse	Mobilitätsdaten	
11	MOR_01861	IT-Unterstützung Beschlussvorbereitung	Prozesse	Interne Querschnittsprozesse
12	MOR_01073	Verkehrszeichen im Digitalen Zwilling	Mobilitätsdaten (Linienthema)	

13	MOR_01965	Zustand Mobilitätsinfrastruktur Qualität Geh- und Radwege	Mobilitätsdaten	
14	MOR_01932	CRM Mobilitätsreferat	IT-Ausstattung und Anwendungen	Kontaktdatenbank (CRM)
15	MOR_01402	BAU-ER Anteil MOR	Digitale Services	Digitale kommunale Services
16	MOR_01966	Datenaufbereitung ÖV-Daten	Mobilitätsdaten	
17	MOR_01478	Steuerung und Koordination von Mobilitätsstationen	Digitale Services (Linienthema)	Mobilitätsservices / Mobility as a service
18	MOR_01969	Digitalisierung Planungsprozesse	Prozesse	Geschäftsprozessmanagement (GPM)
19	MOR_01970	Digitalisierung BuB (restliche Vorgänge)	Prozesse	Interne Querschnittsprozesse
20	MOR_01971	Verkehrernetze	Mobilitätsdaten	
21	MOR_01972	Digitalisierung Anträge Markierung	Digitale Services	Digitale kommunale Services
22	MOR_01973	Mobilitäts-Dashboard	Digitale Services	Kommunikation, Anliegenmanagement und Bürger*innenbeteiligung
23	MOR_01974	Verknüpfung Straßenakt und BuB	Prozesse (Linienthema)	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität
24	MOR_01975	Digitaler Störmeldeprozess Raummanagement	Prozesse	Interne Querschnittsprozesse
25	MOR_01976	Dienstreiseantrag Digital	Prozesse	Interne Querschnittsprozesse

26	MOR_01651	Digitalisierung Verkehrssteuerung	Prozesse	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Verkehrssteuerung
27	MOR_01977	Bestellprozesse eAkte	Prozesse	Interne Querschnittsprozesse
28	MOR_01978	Zentrales Inputmanagement MOR	IT-Ausstattung und Anwendungen	Stadtweite Digitalisierungsvorhaben im Mobilitätsreferat
29	MOR_00271	Informationsplattform temporäre Straßennutzung	Digitale Services (Linienthema)	Kommunikation, Anliegenmanagement und Bürger*innenbeteiligung
30	MOR_01152	Schnittstelle LAPAS und BAU-ER	Mobilitätsdaten (Linienthema)	
31	MOR_01928	Online-Formular für Bauherren	Digitale Services (Linienthema)	Digitale kommunale Services

Maßnahmen, die außerhalb der IT-Projektportfolioplanung verfolgt werden:

Name	Handlungsfeld	Unterkapitel	Beschreibung
MOR-Nutzung des München Portal der Zukunft (MPdZ)	Digitale Services	Digitale kommunale Services	Nutzung der entwickelten Lösungen aus dem München Portal der Zukunft (MPdZ), insb. Identifikationsplattform & Ticket-System
Weiterentwicklung Mobilitätsplattform	Digitale Services	Mobilitätsservices / Mobility as a Service	Geplanter Stadtratsbeschluss für die Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform MobidaM
Koordinierung und Steuerung von Mobilitätsanbietern	Digitale Services	Mobilitätsservices / Mobility as a Service	Das MOR koordiniert und steuert die Abstimmungen mit den beteiligten Mobilitätsplattform-Anbietern und Mobilitätsanbietern und sichert - wo notwendig - die Finanzierung der Umsetzung.
Aufbau Datenmanagement MOR	Mobilitätsdaten		Aufbau Datenmanagement außerhalb des fachlichen Umfangs von MDAS

Konzeption Umgang mit Open Data	Mobilitätsdaten		Open Data: fachliche Konzeption unter Berücksichtigung der Interaktion und Kooperation mit Externen (u.a. mit strategischen Partnern, Start-up-Community in München, Mobilitätsanbieter, Wissenschaft, Einzelhandel)
Umsetzung Geschäftsprozessmanagement	Prozesse	Geschäftsprozessmanagement (GPM)	Das GPM-Team und die betroffenen Fachbereiche identifizieren und analysieren die wichtigsten Geschäftsprozesse. Im Fokus stehen referats-, bereichs- und abteilungsübergreifende Prozesse zur Umsetzung von Mobilitätsprojekten (von der Ideenphase über die Planung bis zur Umsetzung).
Aufbau Personalressourcen Geschäftsprozessmanagement MOR	Prozesse	Geschäftsprozessmanagement (GPM)	Die LHM baut die notwendige Personalressourcen für das Geschäftsprozessmanagement im MOR auf.
IT-Projekt Georeferenzierung MOR	Prozesse	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Georeferenzierung im MOR	Georeferenzierung MOR: Abhängig von den Ergebnissen des Proof-of-Concept wird ein IT-Projekt zur technischen Umsetzung der Georeferenzierung sowie der Einbindung in die Organisation und Prozesse durchgeführt.
laufendes Projekt TEMPUS	Prozesse	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Verkehrssteuerung	Im Projekt TEMPUS wird u.a. der Einsatz und das Ansteuern von OCIT-Steuergeräten und die Kommunikation von Lichtsignalanlagen mit den Fahrzeugen geprüft.
laufendes Projekt MINGA	Prozesse	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Verkehrssteuerung	Im Projekt MINGA wird eine dezentrale digitale ÖPNV-Beschleunigung und eine zentrale ÖPNV-Beschleunigung durch einen zentralen ÖPNV-Server aufgebaut.
Monitoring und Evaluation der bestehenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen	Prozesse	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität – Verkehrssicherheit	Fachliche Konzeption in Arbeit

Konzept zur Nutzung des Anliegenmanagements mit Blick auf die subjektive Verkehrssicherheit	Prozesse	Digitalisierung Fachprozesse Mobilität - Verkehrssicherheit	Fachliche Konzeption in Arbeit
IT-Prozess für Förder- und Forschungsprojekte ertüchtigen	Prozesse	IT-Prozesse	Erarbeitung von Umsetzungsvorschlägen: Förderprojekte, Forschungsprojekte, Experimente und dringende Umsetzungsthemen des MOR zeitnah und mit Einbindung von GPAM, RIT und it@M umsetzen Umsetzung noch nicht angestoßen: Experten aus RIT, it@M und MOR werden beauftragt, Umsetzungsvorschläge zu erarbeiten und den Leitungen RIT, it@M und MOR zur Entscheidung vorzulegen.
Weiterentwicklung des Geschäftsprozesses Haushaltsplanung im MOR	Prozesse	Interne Querschnittsprozesse	Der Geschäftsprozess der Haushaltsplanerstellung im MOR wird analysiert und dokumentiert, um Transparenz zu schaffen.
Tools für Raum- und Umzugsplanung	Prozesse	Interne Querschnittsprozesse	Für die Raum- und Umzugsplanung sollen die stadtweit gesetzten Tools verwendet werden
Verwendung der E-Akte für aktenrelevante Themen im MOR	IT-Ausstattung und Anwendungen	Stadtweite Digitalisierungsvorhaben im Mobilitätsreferat	Bei der Digitalisierung von aktenrelevanten Themen im MOR wird konsequent die stadtweite E-Akte verwendet.
Digitale Personalakte	IT-Ausstattung und Anwendungen	Stadtweite Digitalisierungsvorhaben im Mobilitätsreferat	Das MOR beteiligt sich am stadtweiten neoHR-Projekt "Digitale Personalakte" (siehe neoHR-Programm des POR)
Tools für die Kollaboration mit externen Partnern	IT-Ausstattung und Anwendungen	IT-Ausstattung	Das MOR formuliert die Anforderungen im Zusammenhang mit der Kollaboration mit externen Partnern

8. Monitoring und Evaluation

Die im Kapitel 5 Handlungsfelder genannten Maßnahmen setzen sich aus der Umsetzung von IT-Projekten und aus der Erstellung von Konzepten zusammen. Die IT-Projekte fließen in die IT-Projektportfolioplanung ein.

Zusätzlich werden die Umsetzungsstände in den weiteren Folgebeschlussvorlagen angegeben.

9. Aktualisierung und Fortschreibung

Die Teilstrategie Digitalisierung der Mobilitätsstrategie 2035 wird regelmäßig fortgeschrieben. Damit wird sichergestellt, dass die Teilstrategie veränderte Rahmenbedingungen, neue gesellschaftliche Entwicklungen und technologische Möglichkeiten, weitere Entwicklungen im Zusammenhang mit den anderen Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035 sowie die Ergebnisse der begonnenen Digitalisierungsmaßnahmen angemessen aufgreift. Um die Aktualität der Teilstrategie sicherzustellen, wird sie regelmäßig fortgeschrieben.

Folgende Zukunftsthemen sind aus Sicht des Mobilitätsreferats zukunftsrelevant und werden künftig in der Aktualisierung der Teilstrategie Digitalisierung unter Berücksichtigung der Aktivitäten des KR-GSM (Digitaler Zwilling) betrachtet:

- Einsatz von Drohnen, z.B. um Begehungen von Baustellen zu reduzieren
- Einsatz von Künstlicher Intelligenz
- Digitale Unterstützung der Navigation für Menschen mit Einschränkungen (als Grundlage dienen z. B. die Baustellendaten, Infos zu gesperrten Gehwegen, aktuelle Betriebsdaten (von Aufzügen, Lichtanlagen, ÖPNV etc.) und Informationen zu Ausfällen und Alternativen)
- Intelligent Transportation Systems (ITS) und autonomes Fahren im Individualverkehr und ÖPNV

10. Ressourcenbedarf

Um alle Ziele der Teilstrategie Digitalisierung zu erreichen, ist zusätzliches Personal notwendig. Das betrifft vor allem das Geschäftsprozessmanagement, die Umsetzung von IT-Projekten und die Mobilitätsservices.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ressourcenbedarfe der Teilstrategie:

ID	Funktionsbezeichnung	Organisationseinheit	Einwertung	Zus. Benötigte VZÄ	Handlungsfeld
1	Projektleitung GPM-Projekte, Teamleitung GPM-Team	GL3	E13	1,0 VZÄ	Prozesse: <ul style="list-style-type: none"> • Geschäftsprozessmanagement • Digitalisierung Fachprozesse • IT-Prozesse Interne • Querschnittsprozesse
2	Business Analyst*in GPM	GL3	E12	3,0 VZÄ	
4	Fachliches Projektmanagement	GL3	E12	1,0 VZÄ	Alle Handlungsfelder: <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der geplanten IT-Projekte aus den Maßnahmen der Handlungsfelder
5	Fachliches Projektmanagement	GL3	E11	2,0 VZÄ	
6	Business Analyst*in AM	GL3	E11	2,0 VZÄ	
7	Leitung Digitalisierung Fachbereiche	GB1.12	E14	1,0 VZÄ	Alle Handlungsfelder
8	Sachbearbeitung Digitalisierung und Transformation	GB1.12	E13	1,0 VZÄ	Digitale Services, Datenmanagement, Mobilitätsservices
	Summe			11,0 VZÄ	

Im Mobilitätsreferat gibt es bisher kein Team „Geschäftsprozessmanagement“. Die Einführung des Geschäftsprozessmanagements im Mobilitätsreferat erfolgt bisher über Personal mit GPM-Stellenanteilen. Zum Erreichen der Ziele im Handlungsfeld Prozesse sind zusätzlich 4,0 VZÄ im GPAM des Mobilitätsreferats (MOR-GL3) notwendig.

Aus der Teilstrategie Digitalisierung sind 20 neue IT-Projekte in die IT-Projektportfolioplanung des Mobilitätsreferats eingeflossen. Mit zusätzlichen 5,0 VZÄ (3,0 VZÄ Projektleitung, Teamleitung und 2,0 VZÄ Business Analyst*in AM) könnte die Umsetzung bis Ende 2030 erreicht werden, falls it@M im Gegenzug entsprechend Personal zur Projektmitarbeit und Betrieb aufbaut.

Im Mobilitätsreferat gibt es aktuell keine Personalressourcen, die das Thema Digitalisierung zentral steuern, koordinieren oder bearbeiten. Die o.g. Handlungsfelder eröffnen eine Vielzahl neuer Aufgaben für die kommenden Jahre und haben komplexe Querschnittsbezüge innerhalb des Referates, innerhalb der Landeshauptstadt München und darüber hinaus. Um den digitalen Transformationsprozess des Mobilitäts- und Verkehrssektors zu koordinieren,

Technologien und Entwicklungen zu bewerten und deren Einsatz in München stadt- und umweltverträglich zu steuern, bedarf es einer zentralen übergeordneten fachlichen Gesamtleitung (1,0 VZÄ Leitung und Gesamtkoordination) und einer dezidierten Sachbearbeitung und Transformationsmanagement (1,0 VZÄ Sachbearbeitung Digitalisierung und Transformation) für das Mobilitätsreferat bei GB1.12 notwendig.

Fachliches Projektmanagement (1,0 VZÄ in EGr. 12 in MOR-GL3 ab 01/2024)

Zur Umsetzung der IT-Projekte der Teilstrategie Digitalisierung ist im Mobilitätsreferat eine fachliche Projektleitung zur Projektplanung, Projektdurchführung und Projektabschluss notwendig.

Aufgaben:

- Projektplanung:
 - Analysieren der Zielsetzungen, Anforderungen, Chancen und Risiken im Projekt
 - Gestalten, Entwickeln, Strukturieren und Planen der Projektaufgaben bis hin zu der Verteilung auf einzelne Arbeitspakete, Termine und Meilensteine sowie Ressourcen
 - Erstellen der Aufwandsschätzung für das Projekt
 - Identifizieren und Einbinden der Stakeholder
 - Planen und Einrichten der Projektorganisation (Erstellen Projektstrukturplan, Strukturieren in Teilprojekte, Projektgremien, Berichtswesen, Projektdokumentation)
 - Planen geeigneter Steuerungs-, Kommunikations- und Informationsstrukturen
 - Erstellen des Projektauftrages und ggf. weiterer Entscheidungsvorlagen (Referatsverfügung, Stadtratsbeschluss, etc.)
 - Auswählen, Bereitstellen und Einweisen der Projektbeteiligten in der Anwendung von eingesetzten IT-Tools

- Projektdurchführung:
 - Kommunizieren der Planung und Planänderungen an die Stakeholder und Projektbeteiligten
 - Zuweisen von Aufgaben und Steuern der Aufgabenerledigung im Projekt (Vorgehen, Inhalte, Verteilung auf das Team) im Hinblick auf die laufende Einhaltung der Termine, Qualität der Ergebnisse und Aufwände
 - Anleiten und Beraten der Projektmitarbeiter*innen bei Erledigung der zugewiesenen Aufgaben
 - Durchführen von Klärungs- und Konfliktgesprächen
 - Erstellen von projektbezogenen Beurteilungsbeiträgen, Vorschlägen für LoB, etc.

- Teilnehmen an bzw. Leiten von Projektbesprechungen, Gremiumssitzungen, Abstimmungsgesprächen, etc.
 - Erkennen, Berücksichtigen und ggf. Ausgleichen unterschiedlicher Interessenlagen der verschiedenen Interessensgruppen und Stakeholder im Projekt
 - Systematisches Erfassen und Bewerten von Risiken im Projekt sowie Steuern von Reaktionen auf festgestellte Risiken
 - Identifizieren und Berücksichtigen der möglichen Auswirkungen und Veränderungen sowie Begleiten des organisatorischen Veränderungsprozesses
 - Zielgruppengerechtes Dokumentieren, Darstellen und Kommunizieren von Projekt- und Projektmanagement Artefakten (z. B. Statusberichte, Ergebnisse, Entscheidungsbedarfe etc.)
 - Abstimmen der Projektergebnisse und Herbeiführen von Entscheidungen mit der*m Auftraggeber*in bzw. dem Lenkungsreis
 - Fortschreiben der Planungen und ggf. Erarbeiten von Vorschlägen zur Änderung der Projektparameter
- Projektabschluss:
 - Planen, Durchführen von begleitenden Veranstaltungen zur Übergabe in die Linie
 - Aufbereiten der Projektergebnisse und Erstellen eines Abschlussberichtes sowie Archivieren der relevanten Projektdokumente
 - Erledigen nachbereitender Aufgaben (Entlasten des Projektteams, etc.)

Leitung und Gesamtkoordination Smart Mobility und Digitalisierung (1,0 VZÄ in EGr. 14 in GB1.12 ab 01/2024)

München will 2035 klimaneutral werden. Als Motor der Mobilitätswende will das Mobilitätsreferat insbesondere im Verkehrssektor CO₂-Emissionen reduzieren, um den Beitrag zur Klimaneutralität zu leisten. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auf alles, was die Mobilitätswende zu bieten hat gesetzt werden: Nutzung emissionsfreier Antriebe, Nutzung von Ökostrom aus Solar- und Windenergie, Ausbau von Ladeinfrastruktur, Dienstleistungen rund um Energieeffizienz und Multimodalität. Dabei muss technologieoffen vorgegangen werden und dauerhaft Innovationen wie Autonomes Fahren oder intermodales Routing erprobt werden. Die Digitalisierung leistet in Ihrer vernetzenden Funktion einen wesentlichen Beitrag, um alle notwendigen Prozesse zu synchronisieren, um Transparenz zu schaffen und um dauerhaft die Effizienz des Verkehrssektors steigern zu können.

Das Mobilitätsreferat ist zentraler Ansprechpartner für alle Schnittstellen im Mobilitäts- und Verkehrssektor und trägt die Verantwortung für den Fortschritt der Digitalisierung in diesen Handlungsfeldern. Darüber hinaus ist das Mobilitätsreferat gefragter Ansprechpartner für zahlreiche Start-Ups, mittelständische Unternehmen, Industrie, Wissenschaft und

Interessenverbände aus den Bereichen, die das Mobilitätsreferat als zuständige Behörde und Praxispartner für ihre Produktentwicklung und den Erfahrungsaustausch benötigen. Neue Gesetze und Verordnungen wie Mobilitätsdatenverordnung des Personenbeförderungsgesetzes oder die IVS-Richtlinie eröffnen neue Chancen und nehmen die öffentliche Hand mehr in die Verantwortung. Die Aufgabenvielfalt und -intensität auf Seiten des Mobilitätsreferat nimmt somit zu, da Umfang und Verantwortung entsprechend wachsen.

Um die neuen Aufgaben und die Entwicklung der Digitalisierungstransformation koordinieren zu können, wird 1,0 VZÄ in E14 (Leitung und Gesamtkoordination) benötigt.

Die Stelle soll dauerhaft

- die Umsetzung der Teilstrategie Digitalisierung steuern
- digitale Trends und Technologien für die Mobilitätswende verfolgen,
- die Ausrichtung der Digitalisierung des Verkehrs- und Mobilitätssektors in München verantworten,
- fortlaufende Anforderungen der Fachbereiche beurteilen,
- Digitalisierungspotenziale im Mobilitäts- und Verkehrssektor fortlaufend identifizieren und bewerten,
- die digitale Transformation konzeptionell weiterentwickeln,
- eine Drehscheibe für die Transformation mit Stakeholdern in sämtlichen Bereichen darstellen,
- eigenständig neue Projekte, Pilotprojekte, Fördervorhaben und Forschungsinitiativen zur Digitalisierung in der Mobilität initiieren,
- die Zusammenarbeit mit den internen Fachbereichen, externen Dienstleistern sowie anderen internen und externen Stakeholdern koordinieren
- die Kommunikationsschnittstelle zwischen GPAM und Fachbereichen bilden und die Zusammenarbeit in Digitalisierungsvorhaben mit verschiedenen Abteilungen im Mobilitätsreferat organisieren,
- Transformationsprozesse fachlich und disziplinarisch leiten und eine enge Kooperation mit dem Changemanagement im Mobilitätsreferat koordinieren,
- relevante Budgets aufstellen und einhalten sowie die Kosteneffizienz steigern,
- komplexe Fragestellungen zur Harmonisierung der IT-Bedarfe der Fachbereiche im Mobilitäts- und Verkehrssektor bewerten und organisieren,
- Machbarkeitsstudie und Beteiligungsprozesse koordinieren
- Konzeptentwicklung für digitale Lösungen innerhalb der Handlungsfelder der Teilstrategie steuern
- Organisation und Durchführung von Veranstaltungen, Netzwerktreffen, Konferenzen
- konzeptionelle Ansätze auf unterschiedlichen Ebenen und zwischen den Akteuren im Rahmen der digitalen Transformation moderieren und vermitteln
- relevante Stellungnahmen und Vorlagen für Gremienbeschlüsse entwickeln und mit Stakeholdern abstimmen,
- Architektur-Governance-Vorgaben aus Sicht der Fachbereiche entwerfen,
- laufende IT-Projekte aus Sicht der Fachbereiche vertreten und koordinieren,

- dauerhafte und zentrale Vertretung der MOR-Fachbereiche in Sitzungen und Gremien mit anderen Referaten der Landeshauptstadt München und externen Partnern
- Stakeholdermanagement und Zusammenarbeit mit externen Partnern und Dienstleistern zum Thema Smart City betreiben,

Sachbearbeitung Digitalisierung und Transformation (1,0 VZÄ in EGr. 13 in GB1.12 ab 01/2024)

Die gewünschte verkehrliche Wirkung der Mobilitätswende wird sich nur einstellen, wenn Bürger*innen in attraktiver, einfacher und diskriminierungsfreier Form Zugang erhalten und die Digitalisierung dazu beiträgt den Mobilitäts- und Verkehrssektor „smart“ zu machen. Dabei sind Fragen der technischen Umsetzung, dem Einsatz digitaler Methoden und Technologien, die Verwendung von effektiven und transparenten Prozessen, des Datenschutzes, der Möglichkeiten einer gesetzlichen Regelung offener Schnittstellen und der operativen Zuständigkeiten zu klären. Dazu ist es notwendig einen besseren Informationsaustausch zwischen den einzelnen für den Mobilitäts- und Verkehrssektor verantwortlichen Akteuren der Landeshauptstadt München, den Mobilitätsdienstleister*innen wie der MVG, dem MVV und der S-Bahn München, aber auch Akteuren wie dem Freistaat, der Wirtschaft und Wissenschaft herzustellen.

Für die Umsetzung und Zielerreichung einer Digitalisierungstransformation ist es notwendig, dass das Mobilitätsreferat die Optimierung, Digitalisierung und Automatisierung der Prozesse in den Bereichen Mobilitätsdienstleistungen, Verwaltung, Bürgerservices, Datenmanagement, Infrastruktur und Analysen dauerhaft initiiert und fortschreibt, eine fortlaufende Analyse bestehender als auch neuer Technologien für Mobilitätslösungen, Service- und Partnerportale, sowie Tools zur Vertriebssteuerung, zum Projektmanagement und zur Abrechnung initiiert, eine Fokussierung auf die Bedürfnisse der Bürger*innen sowie auf Ende-zu-Ende Prozesse einnimmt, innovative und digitale Prozessentwicklungen unter Berücksichtigung der Markt-, Digitalisierungs- und Wettbewerbstrends durchführt, eine fachliche und inhaltliche Übersetzung und Beratung hinsichtlich der Digitalisierung intern wie extern übernimmt und eine aktive Mitarbeit in stadtweiten Initiativen zur Digitalisierung und Smart City beiträgt.

Um die neuen Aufgaben der Digitalisierungstransformation bewältigen zu können, wird 1,0 VZÄ in E13 (Sachbearbeitung Digitalisierung und Transformation) benötigt.

Die Stelle soll dauerhaft

- Die Handlungsfelder der Teilstrategie Digitalisierung bearbeiten
- Geschäftsprozesse analysieren,
- Möglichkeiten zur Digitalisierung und Automatisierung prüfen,
- bei Projekten im Zusammenhang mit der Digitalisierung von Geschäftsprozessen mitarbeiten,
- mit verschiedenen Abteilungen im Mobilitätsreferat an der digitalen Transformation

zusammenarbeiten,

- selbstständig die Umsetzung und Bearbeitung von Projekten übernehmen (z.B. Weiterentwicklung der digitalen Fahrgastinformationen, eTicketing und zur Förderung der Multimodalität),
- Zukunfts- und Innovationsprojekte in den Handlungsfeldern der Teilstrategie initiieren und betreuen,
- eine Abklärung von rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen,
- Analyse, Aufbereitung und Interpretation von (Projekt-) Daten im Rahmen der Gesamtsteuerung und des strategischen Controllings durchführen,
- strategische Fragestellungen bearbeiten und Entscheidungsvorlagen für die Referatsleitung erstellen,
- bei Initiativen im Rahmen der Informationssicherheit mitarbeiten
- Prozessanalysen und Organisationsuntersuchungen durchführen,
- Verwaltungsmodernisierung aktiv mitgestalten
- die Digitalisierung im Mobilitäts- und Verkehrssektor gemäß Onlinezugangsgesetz (OZG), oder Gesetz zur Umsetzung der Digitalisierungsrichtlinie in Zusammenarbeit mit den Fachbereichen vorantreiben,
- am Aufbau von digitalen Dienstleistungen der Stadtverwaltung für den Mobilitäts- und Verkehrssektor mitarbeiten und Angebote in einem Service-Portal bündeln,
- Fachdisziplinübergreifende Workshops innerhalb des Mobilitätsreferats sowie mit Stakeholdern aus Landeshauptstadt München, Mobilitäts- und Verkehrssektor oder Bürger*innen organisieren und durchführen,
- Als zentraler Ansprechpartner für Mobilitätsdienste und Datenmanagement fungieren
- „best practices“ und „lessons learned“ dokumentieren und kommunizieren
- ein Wissensmanagement für Digitalisierungsvorhaben im Mobilitätssektor aufbauen,
- bei Schulung der Mitarbeiter bei der Nutzung digitaler Tools und Systeme unterstützen,
- den Fortschritt und die Leistung digitaler Initiativen und der Teilstrategie Digitalisierung überwachen und dokumentieren (Berichte, Prognosen und Präsentationen),
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Digitalisierung im Mobilitäts- und Verkehrssektor unterstützen

B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

1. Zweck des Vorhabens

Der vorliegende Grundsatzbeschluss zur Teilstrategie Digitalisierung beschreibt, wie digitale Technologien so gestaltet werden können, dass sie die Ziele der Landeshauptstadt München im Bereich der Mobilität bestmöglich unterstützen. Dabei werden sowohl direkt sichtbare Verbesserungen wie Services oder bereitgestellte Daten, als auch interne Prozesse optimiert und mithilfe digitaler Technologien gestaltet, um die in der Mobilitätsstrategie 2035 und den dazugehörigen Teilstrategien formulierten Ziele zur Umsetzung der Verkehrswende bestmöglich zu erreichen und damit gesetzliche Vorgaben, wie z.B. die EU Delegiertenverordnung 2017/1926 vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments einzuhalten.

Dieser Beschluss informiert über die erste Umsetzungsstufe und gibt Ausblick auf langfristige Entwicklungen.

2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2024.

	dauerhaft	Einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten			
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9) 1,0 VZÄ E13 und 1,0 VZÄ E14 GB1.12 (nachrichtlich - Finanzierung durch Umwidmung) JMB-Stand 01.06.2023	206.840, -- ab 2024		

KST 23112000 Sachkonto 602000			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) IA 638xxxxxx SK 651000			
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	2,0		

3. Finanzierung

Das Mobilitätsreferat hält die Digitalisierung beim Thema Mobilität und Verkehr für grundlegend wichtig. Deshalb finanziert das Mobilitätsreferat für die Initialphase der ersten Stufe drei der dafür benötigten elf Stellen aus vorhandenem Referatsbudget.

Dabei werden 2,0 VZÄ durch Umwidmung und 1,0 VZÄ aus dem eigenen Referatsbudget finanziert.

Durch diese Priorisierung kann deshalb schon mit den Umsetzungsthemen begonnen werden, obwohl im Eckdatenverfahren für die Haushaltsausweitungen 2024 keine der beantragten

Stellen genehmigt worden ist. Das Mobilitätsreferat setzt damit ein klares Zeichen für die Umsetzung der wichtigsten Handlungsfelder der Digitalisierung der anstehenden Jahrzehnte.

Für die Umsetzung weiterer dringend benötigter Entwicklungsstufen und die damit verbundenen Ressourcenbedarfe wird das Mobilitätsreferat Beschlüsse in den Jahren 2024 ff. vorlegen.

4. Produktbezug

Die Veränderungen betreffen das Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projekte.

4.1 Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

4.2 Kennzahlen

Eine Änderung der Kennzahlen ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

5. Abstimmung Referate / Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem IT-Referat, dem Baureferat, dem Kommunalreferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Personal- und Organisationsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, der Stadtkämmerei, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und der Stadtwerke München GmbH - MVG abgestimmt.

Das IT-Referat stimmt der Beschlussvorlage zu. Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Hinweise und wird diese berücksichtigen.

Das Baureferat zeichnet die Beschlussvorlage mit. Die gewünschten Ergänzungen und Änderungen wurden berücksichtigt.

Das Kommunalreferat stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Ergänzungen und Hinweise wurden berücksichtigt.

Das Kreisverwaltungsreferat und die Branddirektion begrüßen die Beschlussvorlage sehr und erheben keine Einwände. Die Hinweise wird das Mobilitätsreferat im Rahmen der geplanten Maßnahmen berücksichtigen.

Das Personal- und Organisationsreferat erhebt keine Einwände gegen die Beschlussvorlage.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeichnet die Beschlussvorlage mit. Die Anmerkungen wurden vom Mobilitätsreferat berücksichtigt.

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die Beschlussvorlage grundsätzlich keine Einwendungen.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat keine Einwände und zeichnet die Vorlage mit.

Die Stadtwerke München GmbH – MVG stimmen der Beschlussvorlage „Teilstrategie Digitalisierung, V11247“ grundsätzlich zu und unterstützen die Bestrebungen der LH München, Abläufe und Strukturen der Verwaltung zu digitalisieren. In der Digitalisierung sehen die SWM/MVG insbesondere auch für den Mobilitätsbereich eine große Chance und sind bestrebt an der Ausgestaltung im Sinne der Daseinsvorsorge für die Münchnerinnen und Münchner aktiv mitzuwirken.

Die Stellungnahmen sind als Anhang der Beschlussvorlage beigelegt.

Dem IT-Referat, dem Baureferat, dem Kommunalreferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Personal- und Organisationsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, der Stadtkämmerei, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und der Stadtwerke München GmbH - MVG ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

6. Anhörung des Bezirksausschusses

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

Der Korreferent des Mobilitätsreferats, Herr Stadtrat Andreas Schuster, der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Manuel Pretzl sowie die Stadtkämmerei und das Personal- und Organisationsreferat, haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Teilstrategie Digitalisierung wird zur Kenntnis genommen und das Mobilitätsreferat beauftragt, die Teilstrategie Digitalisierung gemäß den Ausführungen im Vortrag des Referenten gesamtheitlich und stufenweise umzusetzen.
2. Das Mobilitätsreferat wird in der ersten Stufe beauftragt, in Abstimmung mit dem IT-Referat für folgende Digitalisierungsprojekte aus der Liste der Maßnahmen gemäß der Priorisierung aus der MOR-IT-Projektportfolioplanung (siehe Kapitel 7 Maßnahmenprogramm) die Konzeptphase (Anforderungsqualifizierung) durchzuführen, im Anschluss bei Beschlusspflichtigkeit den jeweils erforderlichen Fachanteil einer hybriden Beschlussvorlage vorzubereiten und das IT-Referat rechtzeitig für die entsprechenden Entwurf eines IT-Anteils für den IT-Ausschuss einzubinden:
 - a) MOR_01072 Archivierung – Digitalisierung Straßenakt
 - b) MOR_02040 Digitalisierung der temporären Verkehrsanordnungen
 - c) MOR_01929 Parken 4.0
 - d) MOR_01930 Anliegenmanagement im MOR
 - e) MOR_01861 IT-Unterstützung Beschlussvorbereitung
 - f) MOR_01970 Digitalisierung Beschluss- und Berichtswesen (restliche Vorgänge)
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Teilstrategie Digitalisierung in Zusammenarbeit mit dem IT-Referat iterativ fortzuschreiben, dafür aktuelle Entwicklungen fortlaufend zu berücksichtigen und dem Stadtrat Folgebeschlüsse vorzulegen. Diese Folgebeschlüsse sollen die inhaltliche Fortschreibung der Teilstrategie Digitalisierung auf Basis der zukünftigen fachlichen und technologischen Entwicklungen sowie die nächsten Umsetzungsstufen abbilden.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zur Umsetzung der weiteren drei noch nicht begonnenen Digitalisierungs-Projekte aus dem Handlungsfeld „Digitale Services“ dem Stadtrat bei Beschlusspflichtigkeit erforderliche Umsetzungsbeschlüsse vorzulegen bzw. bei Zuständigkeit des IT-Ausschusses gem. § 7 Nr. 15 GeschO auf das IT-Referat zuzugehen und entsprechende hybride Beschlussvorlagen mit Fach- und IT-Anteil in den jeweiligen Ausschüssen vorzulegen. Diese sollen die dazu notwendigen Haushalts- und Personalbedarfe in den jeweiligen Teilhaushalten ausweisen:
 - a) MOR_01972 Digitalisierung Anträge Markierung

- b) MOR_01973 Mobilitäts-Dashboard
 - c) MOR-Nutzung des München Portal der Zukunft (MPdZ)
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zur Umsetzung der weiteren sechs noch nicht begonnenen Digitalisierungs-Projekte aus dem Handlungsfeld „Mobilitätsdaten“ dem Stadtrat bei Beschlusspflichtigkeit Umsetzungsbeschlüsse vorzulegen, bzw. bei Zuständigkeit des IT-Ausschusses gem. § 7 Nr. 15 GeschO auf das IT-Referat zuzugehen und entsprechende hybride Beschlussvorlagen mit Fach- und IT-Anteil in den jeweiligen Ausschüssen vorzulegen. Diese sollen die dazu notwendigen Haushalts- und Personalbedarfe in den jeweiligen Teilhaushalten ausweisen:
- a) MOR_01964 Mobilitätsdatenauswertung und -analyse
 - b) MOR_01966 Datenaufbereitung ÖV-Daten
 - c) MOR_01965 Zustand Mobilitätsinfrastruktur Qualität Geh- und Radwege
 - d) MOR_01971 Verkehrsnetze
 - e) Aufbau Datenmanagement MOR
 - f) Konzeption Umgang mit Open Data
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zur Umsetzung der weiteren acht noch nicht begonnenen Digitalisierungs-Projekte aus dem Handlungsfeld „Prozesse“ dem Stadtrat erforderliche Umsetzungsbeschlüsse vorzulegen, bzw. bei Zuständigkeit des IT-Ausschusses gem. § 7 Nr. 15 GeschO auf das IT-Referat zuzugehen und entsprechende hybride Beschlussvorlagen mit Fach- und IT-Anteil in den jeweiligen Ausschüssen vorzulegen. Diese sollen die dazu notwendigen Haushalts- und Personalbedarfe in den jeweiligen Teilhaushalten ausweisen:
- a) MOR_01969 Digitalisierung Planungsprozesse
 - b) MOR_01076 Digitalisierung der dauerhaften Verkehrs-anordnungen
 - c) MOR_01962 Georeferenzierung MOR-Prozesse
 - d) MOR_01651 Digitalisierung Verkehrssteuerung
 - e) MOR_01977 Bestellprozesse eAkte
 - f) Umsetzung Geschäftsprozessmanagement
 - g) Aufbau Personalressourcen Geschäftsprozessmanagement MOR
 - h) IT-Prozess für Förder- und Forschungsprojekte ertüchtigen
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zur Umsetzung der weiteren zwei noch nicht begonnenen Digitalisierungs-Projekte aus dem Handlungsfeld „IT-Ausstattung“ dem Stadtrat erforderliche Umsetzungsbeschlüsse vorzulegen bzw. bei Zuständigkeit des IT-Ausschusses gem. § 7 Nr. 15 GeschO auf das IT-Referat zuzugehen und entsprechende hybride Beschlussvorlagen mit Fach- und IT-Anteil in den jeweiligen Ausschüssen vorzulegen. Diese sollen die dazu notwendigen Haushalts- und

Personalbedarfe in den jeweiligen Teilhaushalten ausweisen:

- a) MOR_01978 Zentrales Inputmanagement MOR
- b) MOR_01932 CRM Mobilitätsreferat

8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt sich im Rahmen der Digitalisierung des Mobilitäts- und Verkehrssektors aktiv in den Smart City Prozess der Landeshauptstadt München einzubringen.
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt sich proaktiv um die Entwicklung von Förderprojekten und Pilotvorhaben zur Technologie und Prozesserprobung einzusetzen und diese im Rahmen der Handlungsfelder der Teilstrategie Digitalisierung umzusetzen.
10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von drei Stellen beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
 - a) Das Mobilitätsreferat wird beauftragt die Finanzierung einer VZÄ im Haushaltsjahr 2024 aus dem Referatsbudget zu übernehmen und für die Haushaltsjahre 2025 ff. die Finanzierung der 1 VZÄ im Rahmen der regulären Haushaltsplanung für den Eckdatenbeschluss zu beantragen.
 - b) Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 2 Stellen sowie die Besetzung der Stellen durch Umschichtung von Personalrestmitteln ggf. durch Umschichtung von Sachmitteln aus dem Beschluss Nr. 20-26 / V 04857 beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Die Verrechnung mit vorhandenen Planstellen oder Stellen erfolgt durch das Personal- und Organisationsreferat.
11. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die beantragten Stellen keinen zusätzlichen Büroraumbedarf auslösen.
12. 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

Die / Der Vorsitzende

Der Referent

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

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An das IT-Referat
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat, GeoDatenService
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Personal- und Organisationsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
10. An die Stadtkämmerei
11. An das Mobilitätsreferat – GL3
12. An die Stadtwerke München GmbH - MVG
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1.12

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen