

**Mobilitätsstrategie 2035 - Teilstrategie Innovation**  
**Kooperation mit Digital Hub Mobility der UnternehmerTUM**

**Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10700**

Anlagen:

1. Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft
2. Stellungnahme des IT-Referats

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 24.01.2024 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag des Referenten</b>	<b>2</b>
1. <b>Anlass</b>	<b>2</b>
2. <b>Digital Hub Mobility der UnternehmerTUM</b>	<b>3</b>
2.1. <b>Netzwerkpartnerschaft</b>	<b>4</b>
2.2. <b>citizen mobility</b>	<b>4</b>
2.3. <b>Digital Product School</b>	<b>7</b>
2.4. <b>Benchmarkreisen</b>	<b>7</b>
2.5. <b>Symposium</b>	<b>8</b>
2.6. <b>LHM-Kollaborationsplattform</b>	<b>9</b>
3. <b>Kooperationsvertrag mit der UnternehmerTUM</b>	<b>9</b>
4. <b>Abstimmung Referate</b>	<b>10</b>
5. <b>Beteiligung der Bezirksausschüsse</b>	<b>11</b>
II. <b>Antrag des Referenten</b>	<b>12</b>
III. <b>Beschluss</b>	<b>13</b>

## 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.

### 1. Anlass

Die Zusammenarbeit mit Partner\*innen in einem Netzwerk ist essentiell, um innovative, wirksame Lösungen für die Mobilitätswende und die Digitalisierung zu entwickeln und gleichzeitig den Wirtschaftsstandort München zu stärken.

Zwischen den Partner\*innen findet ein Erfahrungs- und Informationsaustausch statt, Wissen wird transferiert und so Synergieeffekte erzeugt. Durch die Vereinigung diverser Blickwinkel und durch die Bündelung von Potenzialen und Kompetenzen können neue Impulse gesetzt werden. Eine breite kooperative Entwicklung von Maßnahmen besitzt zudem das Potential, die Akzeptanz neuer Mobilitätslösungen und -ansätze zu erhöhen, da bereits in der Entwicklungsphase unterschiedliche Sichtweisen und auch (Markt-)Chancen berücksichtigt werden.

München ist einer der führenden Innovationsstandorte Deutschlands und verfügt über ein herausragendes Ökosystem aus innovativen Start-ups, KMUs, DAX-Unternehmen und führenden Forschungseinrichtungen.

Um diesen Status zu behalten und noch zu verbessern, muss sich die LHM diese Möglichkeiten und Effekte aktiv und zielgerichtet zunutze machen.

Um günstige Voraussetzungen für Innovation zu schaffen, positive Effekte aus der Kooperation mit unseren Partner\*innen effektiv zu nutzen und neue Lösungen für die Mobilitätswende in München zu schaffen, arbeitet die LHM unter anderem mit dem Digital Hub Mobility (DHM) der UnternehmerTUM GmbH (UnternehmerTUM) – einem der wichtigsten und langjährigen Netzwerkpartner für Innovation in der Mobilität – bereits seit einigen Jahren sehr erfolgreich zusammen und nutzt entsprechend intensiv dessen verschiedene Formate und Aktivitäten.

Die bisherige Zusammenarbeit basiert auf der Grundlage einer Pilot-Kooperationsvereinbarung zwischen it@M und der UnternehmerTUM vom 01.09.2020. Diese Kooperationsvereinbarung wurde mit einer Laufzeit von einem Jahr und – bei Nichtkündigung – automatischer Verlängerung um jeweils ein weiteres Jahr geschlossen und umfasst die Zusammenarbeit zwischen der it@M und der UnternehmerTUM im DHM. Damit ist die Beteiligung von städtischen Referaten an den Formaten des DHM von dieser Kooperationsvereinbarung nicht umfasst. Deswegen können die Formate des DHM aktuell nur aus Kulanz des DHM von den städtischen Referaten genutzt werden. Eine rechtliche Grundlage dafür gibt es bislang nicht. Auf Basis der guten Ergebnisse der bisherigen Zusammenarbeit und um den Nutzen für die LHM weiter zu steigern, ihre Interessen verstärkt in die Kooperation mit dem DHM einfließen zu lassen, dessen Fähigkeiten für die Zwecke der LHM möglichst umfassend ausschöpfen zu können und um den Zugang zu den Formaten des DHM für die beteiligten Referate aufrecht zu erhalten sowie auf eine rechtliche Grundlage zu stellen, wird nun eine vertiefte Kooperation und damit einhergehend der Beitritt des IT-Referats, des Referats für Arbeit und Wirtschaft und des Mobilitätsreferats in das Netzwerk des DHM angestrebt. Dazu wird ein neuer Kooperationsvertrag zwischen der LHM und der UnternehmerTUM aufgesetzt, der die

Beteiligung der genannten Referate am DHM klar regelt, deren Interessen widerspiegelt und wesentliche Aspekte wie u.a. den Umgang mit etwaigen aus der Zusammenarbeit generierten Arbeitsergebnissen sowie das Thema der Vertraulichkeit regelt.

## **2. Digital Hub Mobility der UnternehmerTUM**

Die UnternehmerTUM ist das Zentrum für Innovation und Gründung an der Technischen Universität München. Die UnternehmerTUM wurde im Rahmen des Nationalen IT-Gipfels 2016 vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem deutschen Digitalverband Bitkom e.V. zur Betreiberin des Digital Hub Mobility ernannt. Der Digital Hub Mobility ist Teil der deutschlandweiten Digital Hub Initiative, die durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert wird. An zwölf miteinander vernetzten Standorten arbeiten etablierte Unternehmen mit Innovationspartner\*innen aus Gründerszene und Wissenschaft zusammen.

Der DHM ist somit eine Initiative zur Förderung der Zusammenarbeit des Mobilitäts-ökosystems. Er bringt etablierte Unternehmen, Kommunen, Start-ups und Wissenschaft zusammen, um Probleme zu identifizieren und bürger\*innenzentriert innovative Lösungen für die urbane Mobilität zu entwickeln und zu testen.

Der DHM bearbeitet dafür folgende Aktionsfelder:

### **Aufbau eines Ökosystems zur Entwicklung und Testung von innovativen Mobilitätslösungen**

Im Rahmen des DHM werden neue Experimentier- und Test-Plattformen im Bereich Mobilität und Smart City initiiert und unterstützt. Bei der Beantragung, Vernetzung und Bündelung von Initiativen und Projekten auf Stadt-, Landes-, Bundes-, und EU-Ebene liegen die Schwerpunkte auf datenbasierten Mobilitätsdienstleistungen, Elektromobilität sowie vernetztem und autonomem Fahren. Ziel ist es, im Rahmen von öffentlich geförderten sowie privatwirtschaftlich finanzierten Projekten gemeinsame Entwicklungs- und Experimentierumgebungen im Bereich Mobilität zu schaffen.

### **Initiierung gemeinsamer Projekte**

Im Kreis der Partner des DHM werden gemeinsame Projektideen für Mobilitätslösungen der Zukunft generiert, die Innovationspotenzial für die gesamte Branche haben sollen. Das wesentliche Kennzeichen der gemeinsamen Projekte ist die Zusammenarbeit von neuen und etablierten Unternehmen in der vorwettbewerblichen Forschung und Entwicklung.

### **Nationale und internationale Vernetzung und Kommunikation**

Zusätzlich werden mit Veranstaltungen wie Start-up-Pitches, Demo Days und Symposien die Vernetzung zwischen Mobilitätsindustrie und IT-, Software- und Web-Unternehmen systematisch ausgebaut und neue gemeinsame Projekte initiiert. Diese Kommunikationsaktivitäten zu aktuellen Themen werden sowohl national als auch international durchgeführt.

Um diese Aktionsfelder auszufüllen, hat der DHM verschiedene Formate entwickelt, wie bspw. die Digital Product School oder citizen mobility. Sie werden von weiteren Aktivitäten, wie einem jährlichen Symposium oder sog. Benchmarkreisen ergänzt. Grundlage und damit Voraussetzung der Beteiligung an allen Aktivitäten ist die Partnerschaft im Netzwerk des DHM.

## **2.1. Netzwerkpartnerschaft**

Im Rahmen der Netzwerkpartnerschaft schließen sich einzelne Netzwerkpartner\*innen des DHM in einem Netzwerk zusammen, um einen vertieften Austausch und gemeinsamen Wissensaufbau zu ermöglichen. Innerhalb der Netzwerkpartnerschaft wird der Austausch zwischen u.a. Expert\*innen, Forscher\*innen, Wirtschafts- und Technologieunternehmen, Kommunen sowie Verbandsvertreter\*innen und Start-ups durch diverse Aktivitäten, die die Teilnahme an der Netzwerkpartnerschaft beinhaltet, gefördert. Die Teilnahme der LHM an der Netzwerkpartnerschaft ist Bestandteil des neuen Kooperationsvertrags und beinhaltet u.a. die Einladung in den Steuerkreis des DHM, zu den jährlichen Symposien, zu exklusiven Veranstaltungen sowie zum Start-up-Netzwerk des DHM.

Die Partnerschaft im Netzwerk des Digital Hub Mobility beinhaltet keine Beteiligung an der UnternehmerTUM GmbH; ebenso wenig wird durch die Partnerschaft eine eigene Gesellschaft bürgerlichen Rechts begründet.

## **2.2. citizen mobility**

Die Teilnahme der LHM an citizen mobility ist ebenfalls Bestandteil des neuen Kooperationsvertrags. Der DHM bietet mit citizen mobility eine agile Kollaborationsplattform zur gemeinsamen Lösung von Mobilitätsproblemen in Städten. In einem Co-Innovations-Prozess arbeitet der DHM mit Partnerunternehmen, Start-ups, Städten und Wissenschaft je nach Themenfokus in unterschiedlichen Kombinationen an Mobilitätslösungen für die Bürger\*innen. Gemäß der Vision „gemeinsam gestalten wir nachhaltige Mobilität für alle in einer lebenswerten Stadt“, entwickeln die Akteure bürger\*innenzentriert und datenbasiert Lösungen, die im realen städtischen Umfeld getestet werden. In diesem Format werden relevante Problembereiche für die Mobilität der Zukunft mit Strahlkraft über die Metropolregion München hinaus bearbeitet.

Im Folgenden werden drei Projekte im Rahmen von citizen mobility kurz skizziert.

### citizen mobility - Umparken

Von April 2020 bis September 2020 befassten sich zwei interdisziplinäre Teams mit der Autoabhängigkeit sowie der Transformation des öffentlichen Raums in München. Ziel war es, Mobilität und die Nutzung öffentlicher Räume neu zu denken. Hierfür entwickelte das Projektteam ein Konzept, das im Sommer 2020 in Schwabing-West in einem urbanen Experiment getestet wurde. Mitarbeitende aus dem IT-Referat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Kreisverwaltungsreferat arbeiteten aktiv an der Entwicklung und Umsetzung mit.

Der Fokus des Experiments lag darauf, Stärken und Schwächen multimodaler Mobilität ohne privaten Pkw aufzudecken und Erkenntnisse für eine Autoreduktion in Städten zu sammeln. Acht Haushalte aus Schwabing, einem Bezirk mit sehr hohem Parkdruck,

gaben im Sommer 2020 für einen Monat ihr privates Auto ab. Sie erhielten dafür ein kostenfreies Mobilitätsbudget (300 Euro je Haushalt), um ohne Privat-Pkw mobil zu sein.



Abbildung 1: Visualisierung citizen mobility - Umparken. Quelle: Digital Hub Mobility by UnternehmerTUM

Die Ergebnisse des Gemeinschaftsprojekts zeigten ein großes Potenzial für eine Autoreduktion in dicht besiedelten Quartieren – vorausgesetzt es stehen ausreichend alternative Mobilitätsangebote zur Verfügung. Drei der acht teilnehmenden Haushalte gaben zum Ende der Testphase an, ihr privates Auto abgeben zu wollen. Aber es gab auch Gründe, die für einen Erhalt des privaten Pkw gesprochen haben, z.B. die damals wahrgenommenen hohen Kosten für multimodale Mobilität oder die noch unzureichende Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen insbesondere an Wochenenden. Somit lieferte das Projekt wichtige Erkenntnisse für die weitere, zielgerichtete Planung von Mobilitätsangeboten.

#### citizen mobility – E-Pioniere

Das Projekt E-Pioniere, das von Frühjahr 2021 bis Anfang 2022 umgesetzt wurde, widmete sich der urbanen Ladeinfrastruktur, die als eines der Haupthindernisse für eine flächendeckende Verbreitung der urbanen E-Mobilität identifiziert wurde. Neben dem Mobilitätsreferat waren weitere Partner\*innen u.a. BMW, SAP, E.ON, SWM und die Start-ups &Charge und ChargeX.

Als ein Lösungsansatz mit hohem Potenzial wurde die bessere Nutzung privater Parkflächen mit Ladeinfrastruktur gesehen. Dementsprechend wurde im Teilprojekt „Miteinander Laden“ das Munich Urban Colab als Experimentierplattform für intelligente Ladelösungen genutzt. Sowohl Nutzer\*innen des Gebäudes als auch Anwohner\*innen wurde der Zugang

zur Ladeinfrastruktur der Tiefgarage ermöglicht, eine aktive Community zur geteilten und fairen Nutzung gegründet und die Reservierungspflicht der Infrastruktur getestet.

Im Laufe des Teilprojekts wurde deutlich, dass die Organisation in einer Community zu einer verbesserten Kommunikation der Nutzer\*innen beiträgt und dass das Sharing von Ladeinfrastruktur und die Reservierung im privaten Bereich ein großes Potenzial für die verbesserte Nutzung von privaten Parkflächen mit Ladeinfrastruktur haben.

Als zweiter Lösungsansatz für eine flächendeckende und effiziente Bereitstellung von Ladeinfrastruktur wurde das urbane Schnellladen identifiziert. Im Teilprojekt „Urbanes Schnellladen“ wurde für sechs Wochen ein öffentlicher Schnelllader mit einer Leistung von 100 kW am Leonrodplatz aufgebaut. Das Experiment sollte dazu dienen, die Fragen zu beantworten, was Use Cases für urbanes Schnellladen sind, wie das Nutzungserlebnis aussehen sollte und welche Potenziale es hinsichtlich der Flächeneffizienz hat. Die Auswertung der Ladevorgänge zeigt, dass im Vergleich zu AC-Ladeinfrastruktur bei ähnlich vielen Ladevorgängen deutlich mehr Energie bei geringerer Ladedauer abgegeben wird. Somit ist auch die Flächeneffizienz einer Schnellladesäule im Vergleich deutlich höher. Neben den technischen Komponenten wurde auch der Nutzungskontext untersucht. Viele der Nutzer\*innen luden auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder nach Hause. Das Feedback zur Ladeerfahrung war sehr positiv und es konnten wichtige Erkenntnisse über die Bedürfnisse gesammelt werden, wie bspw. dass die Ladesäule besser beleuchtet und beschildert werden sollte, dass eine Überdachung und WLAN gewünscht werden etc.

Das Projekt ergab also, dass Schnellladen das Potential für flächeneffizienteres Laden im knappen öffentlichen Raum hat, dass es gut angenommen wird, aber nur Sinn macht, wenn es in den Alltag der Nutzer\*innen integriert werden kann und dass es als Teil einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur wichtige Sicherheit und Flexibilität geben kann. Die Ergebnisse von „Miteinander Laden“ und „Urbanes Schnellladen“ werden in die weiteren Planungen des MOR zum Ausbau der Ladeinfrastruktur einbezogen.

#### citizen mobility – Hausflotte

Das seit Anfang 2023 laufende Projekt Hausflotte widmet sich dem Thema Peer-to-Peer-Carsharing, da die ineffiziente Nutzung von PKWs und insbesondere deren hoher Verbrauch an öffentlichem Raum für das Parken als eine große Herausforderung für die Mobilitätswende identifiziert wurde. Ziel des Projektes ist es, durch nachbarschaftliches Teilen privater Fahrzeuge den Autobestand zu reduzieren. Eine Hausflotte besteht dabei aus mindestens einem privaten Auto sowie optional weiteren privaten Verkehrsmitteln, welche in einem geschlossenen Nutzerkreis (mindestens 2 Haushalte) ohne Gewinnerzielungsabsichten geteilt werden. Dadurch können auf mehreren Ebenen positive Effekte erzielt werden. Zum einen werden Bestands-Pkw besser ausgelastet und stehen weniger im öffentlichen Raum. Dadurch kann die Neuanschaffung von Pkw überflüssig und ungenutzte Fahrzeuge können abgeschafft werden, wodurch schließlich öffentlicher Raum für alternative Nutzung frei werden kann. Zudem reduzieren sich sowohl für die Vermieter\*innen als auch die Mieter\*innen die Kosten für die Nutzung eines Pkw ohne großen Aufwand.

Mit drei Hausflotten wurde das Konzept über mehrere Wochen erprobt. Die Organisation der Hausflotten reichte dabei von der Nutzung digitaler Kalender bis hin zum Gebrauch spezieller Sharing-Apps.

Durch die Experimente wurde deutlich, dass Peer-to-Peer-Carsharing ein großes Potenzial für die Unterstützung der Mobilitätswende hat und es eine passende Zielgruppe gibt,

die nur selten das Auto nutzt und offen für privates Sharing ist. Allerdings hat sich auch gezeigt, dass das Thema bisher kaum Bekanntheit hat und es wenig externe Push- und Pull-Faktoren gibt. Zudem sorgen die Themen Versicherung und Steuern bei den Nutzer\*innen für Verunsicherung. Klar gezeigt hat sich aber auch dass die Organisation und der Betrieb sehr harmonisch verliefen, sobald die rechtlichen Hürden beseitigt waren. Die in den bisherigen Experimenten beobachtbaren Erkenntnisse sollen nun in größere Piloten validiert werden, um belastbarere Aussagen im Bereich des Peer-to-Peer-Carsharing treffen und die Bürger\*innen Münchens auf eine alternative, stadtverträglichere Nutzung des privaten Pkw aufmerksam machen zu können.

### **2.3. Digital Product School**

Die Teilnahme der LHM an Digital Product School (DPS) ist ebenfalls Bestandteil des neuen Kooperationsvertrags. Diese war auch bereits wesentlicher Bestandteil der bisherigen Kooperationsvereinbarung zwischen it@M und der UnternehmerTUM. Der DHM bietet mit der DPS ein digitales Trainingsprogramm für Innovatoren und Start-ups an. Pro Jahr arbeiten hier mehr als 100 Digital Product Manager\*innen, Softwareentwickler\*innen, UX Designer\*innen und Artificial Intelligence Spezialist\*innen zusammen. In konkreten Praxisprojekten werden neueste agile Entwicklungsmethoden angewendet und digitale Produkte zur Lösung von Kundenproblemen umgesetzt. Die Partnerunternehmen haben die Möglichkeit, auch gemeinsame Fragestellungen in die DPS einzusteuern. Mit den DPS-Projekten soll ein wichtiger Beitrag geleistet werden, damit mehr Mitarbeiter\*innen von beteiligten Organisationen, mehr Start-up-Teams und mehr junge Talente lernen, neueste agile Entwicklungsmethoden in konkreten Praxisprojekten anzuwenden.

In der Vergangenheit entstanden aus der Kooperation zwischen it@M und UnternehmerTUM im Rahmen der DPS beispielsweise bereits eine Veranstaltungsplattform für Familien sowie eine standortbasierte App für kulturhistorische Inhalte der LHM. Ein weiterer Prototyp aus der Kooperation, eine interaktive App für barrierefreie Toiletten, wurde nach Abschluss des Programms gemeinsam mit dem Club Behinderter und Ihrer Freunde e.V. sowie dem Sozialreferat weiterentwickelt und steht unter dem Namen „Inclus“ als Service öffentlich zur Verfügung.

### **2.4. Benchmarkreisen**

Die Teilnahme der LHM an Benchmarkreisen ist ebenfalls Bestandteil des neuen Kooperationsvertrags. Der DHM organisierte Fachreisen und bereitete diese inhaltlich vor. Diese Reisen führen in Städte, die Vorreiter\*innen für nachhaltige Mobilitätsinnovationen sind, um Inspiration für neue Lösungen und zukunftsorientierte Mobilitätsprojekte zu finden sowie um neue Kontakte zu besuchten Organisationen herzustellen. Zudem vertiefen die Reisen die Vernetzung zwischen den Partner\*innen des DHM. Die Teilnehmer\*innen haben in Rahmen der DHM-Partnerschaft nur die reinen Reisekosten zu tragen. Bisherige Benchmarkreisen führten u.a. nach Singapur, China, Tallin oder Hamburg. Beispielhaft werden im Folgenden die Reisen nach Tallin und nach Hamburg kurz skizziert.

### Benchmarkreise Tallin 2022

Vom 11. - 13. Juli 2022 fand die Benchmarkreise mit knapp 20 Teilnehmer\*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung statt. Von Seiten der LHM nahmen verschiedene Vertreter\*innen aus der Verwaltung an der Reise teil. Estland ist die Heimat der Entwickler\*innen von Skype, Starship, Auve Tech und vieler anderer Technologieunternehmen. Zudem gilt Estland als ein Beispiel für die Digitalisierung seiner Verwaltung. Dementsprechend lag der Fokus der Reise auf der Digitalisierung der Verwaltung und der Mobilität. Neben Estlands landesweiten digitalem Zwilling und diversen Smart-Mobility-Unternehmen aus den Bereichen Automatisierung, Vernetzung und Mobilitätsplattformen stand auch der Besuch des estnischen Ministerium für Wirtschaft und Kommunikation zum Thema Daten auf dem Programm.

### Benchmarkreise Hamburg 2023

Im April 2023 führte die Benchmarkreise des DHM nach Hamburg. Der Fokus lag hier auf der Frage, mit welchen (digitalen) Innovationen Hamburg die Mobilitätswende schaffen will. Inhalte des Programms waren u.a. eine Diskussion mit Senator Dr. Tjarks, der Hamburger Hochbahn und MOIA über Anforderungen des Hamburgtakts an Stadt, ÖPNV und Wirtschaft, ein Besuch des DigiLabs des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer oder eine Fahrt mit der Digitalen S-Bahn Hamburg. Auch bei dieser Reise war die LHM mit verschiedenen Vertreter\*innen aus Stadtrat und Verwaltung vertreten und konnte so spannende Einblicke in den Mobilitätswende-Prozess Hamburgs erhalten sowie wichtige Eindrücke für die Reise der Vertreter\*innen des Mobilitätsausschusses nach Hamburg im November 2023 sammeln.

## **2.5. Symposium**

Die Teilnahme am jährlichen Symposium ist ebenfalls Bestandteil des neuen Kooperationsvertrags. Der DHM organisiert einmal jährlich ein Symposium zu verschiedensten Themen der Mobilität, um ein Bewusstsein für drängende Themen zu schaffen, die Vernetzung relevanter Akteur\*innen zu fördern und so Momentum für den Fortschritt der Mobilitätswende zu generieren.

Beispielhaft werden im Folgenden zwei durchgeführte Symposien kurz skizziert.

### Symposium Mobilitätsdatenräume

2021 organisierte der DHM das Symposium Mobilitätsdatenräume, das zehn Vorträge und fünf Fachworkshops mit zwölf Sprecher\*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik umfasste. Dieses Thema wurde gewählt, da derzeit verschiedene Datenräume auf europäischer, bundes-, landes- und kommunaler Ebene entstehen. Unternehmen, Fahrzeughersteller und Start-ups sammeln ebenfalls Mobilitätsdaten, die auch für andere Stakeholder hoch relevant sind. Eine Herausforderung dabei ist der Austausch von Daten. Die 70 Teilnehmer\*innen konnten einen Überblick über die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Datenräumen erlangen und in den Workshops direkt Handlungsansätze und Nutzungskonzepte erarbeiten.

### Symposium Klimaverträgliche Mobilität

„Klimaverträgliche Mobilität: Was sind die Hebel und wer muss sie bewegen?“ war das Thema des Jahres 2022. Aufgrund der hohen Bedeutung des Verkehrssektors für den Klimaschutz bei gleichzeitig geringer Reduzierung der Treibhausgasemissionen über die

letzten Jahrzehnte sowie dem Ziel der Halbierung der Emissionen bis 2030, müssen dringend die richtigen Hebel bewegt werden. Dabei sind Schnelligkeit und Konsequenz gefragt. Das Symposium beleuchtete diese Hebel theoretisch, praktisch und interaktiv. Vorträge des Symposiums kamen u.a. vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dem Berliner Institut für Verkehrsforschung, vom Expertenbeirat Klimaschutz in der Mobilität, der University of Oxford, dem Unternehmen Flix und dem Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der TU München. Diese wurden durch interaktive Workshops mit den 60 Teilnehmer\*innen ergänzt. Klare Erkenntnisse waren u.a. dass Deutschland kein Erkenntnis- sondern ein Priorisierungs- und Umsetzungsproblem hat und dass Preissignale effektive und essentielle Mittel für eine Reduzierung klimaschädlicher Emissionen sind.

## **2.6. LHM-Kollaborationsplattform**

Ergänzend zu den bestehenden Aktivitäten des DHM ist im Rahmen des neuen Kooperationsvertrags die Durchführung eines neuen Formats angestrebt, das ideal zu den Bedürfnissen und Interessen der LHM bzw. des MOR passt.

Der DHM bietet gemeinsam mit dem MOR eine agile LHM-Kollaborationsplattform zur Lösung Münchner Mobilitätsprobleme an, angelehnt an citizen mobility. Auch hier arbeiten in einem Co-Innovations-Prozess der DHM und das MOR mit Unternehmen, Start-ups, Verwaltungsvertreter\*innen und wissenschaftlichen Vertreter\*innen in unterschiedlichen Kombinationen an Mobilitätslösungen für die Bürger\*innen Münchens. Die Themenauswahl erfolgt auf Basis der lokalen Interessen und Herausforderungen der LHM im Bereich Mobilität. Dazu entwickeln der DHM und das MOR gemeinsam einen Prozess, durch den die konkret zu untersuchenden Themen einmal jährlich herausgearbeitet, priorisiert und definiert werden. Die daraus entwickelten Lösungen und Ansätze werden ebenfalls im realen städtischen Umfeld getestet.

## **3. Kooperationsvertrag mit der UnternehmerTUM**

Mit Unterzeichnung des Kooperationsvertrages würde die LHM mit dem IT-Referat (einschließlich it@M), dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie dem Mobilitätsreferat offizielles Mitglied des Netzwerkes des DHM werden und Zugang zu den oben genannten Leistungen im Rahmen der Netzwerkpartnerschaft, zu citizen mobility, zu den Benchmarkreisen, den Symposien und weiteren Angeboten des DHM erhalten. Die Kosten dafür belaufen sich auf 45.000 € jährlich, zuzüglich der jeweils geltenden gesetzlichen Mehrwertsteuer, die zu gleichen Teilen von den drei beteiligten Referaten getragen werden.

Zudem regelt der Kooperationsvertrag die Rechte und Pflichten für die Umsetzung der LHM-Kollaborationsplattform und die Nutzung der DPS. Die Maximalkosten für die LHM in der Ko-Finanzierung der agilen LHM-Kollaborationsplattform werden jährlich auf 60.000 € zuzüglich der jeweils geltenden gesetzlichen Umsatzsteuer festgelegt. Die Vertragspartner können schriftlich vereinbaren, dass die jährlichen Maximalkosten im Einzelfall überschritten werden können. Die Kosten für eine Teilnahme an der DPS belaufen sich auf jeweils 60.000 € pro Batch (Durchführung des Programms) zuzüglich der jeweils geltenden gesetzlichen Umsatzsteuer. Die Finanzierung wird jeweils vom durchführenden Referat getragen.

Die beteiligten Referate einigen sich auf eine\*n verantwortliche\*n gesamtstädtische\*n Koordinator\*in, die oder der als Ansprechpartner\*in für den DHM zu allen referatsübergreifenden Themen zur Verfügung steht und Mitglied des Steuerkreises ist. Zudem benennen die beteiligten Referate je eine\*n Koordinator\*in, der oder die als Ansprechpartner\*in für referatsspezifische Belange zur Verfügung steht und alle referatsspezifischen Projektvereinbarungen mit Netzwerkpartner\*innen des DHM für das jeweilige Referat mit unterschreibt.

Die Laufzeit der Vereinbarung beträgt zwölf Monate. Der Vertrag verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn er nicht drei Monate vor Ablauf gekündigt wird.

Die Vergaberechtsfreiheit der Teilnahme der LHM u.a. an den Projekten citizen mobility, DPS, LHM-Kollaborationsplattform wird damit begründet, dass es sich hierbei um Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Sinne von § 116 Abs. 1 Nr. 2 GWB handelt. Die Netzwerkpartnerschaft wird damit begründet, dass es sich ebenfalls um eine Forschungs- und Entwicklungsleistung in Sinne von § 116 Abs. 1 Nr. 2 GWB handelt; jedenfalls ist eine Begründung auch mit § 111 Abs. 4 Nr. 1 GWB rechtlich vertretbar. Bei der Ausgestaltung des neuen Kooperationsvertrags wirken die beteiligten Referate daraufhin hin, dass die Voraussetzungen des § 116 Abs. 1 Nr. 2 GWB sowie § 111 Abs. 4 Nr. 1 GWB beachtet und eingehalten werden.

#### **4. Abstimmung Referate**

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem IT-Referat abgestimmt.

Dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem IT-Referat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kommunalreferat wurde ein Abdruck der Beschlussvorlage zugesandt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen mit:

„Der Digital Hub Mobility hat im Jahr 2023 bereits Leistungen ganz im Sinne des Kooperationsvertrags erbracht, indem er z.B. die Benchmarkreisen nach Hamburg und Oslo organisierte. An diesen Benchmarkreisen haben auch städtische Vertreter\*innen teilgenommen. Für die zeitliche Verzögerung bei der Vertragsgestaltung und Stadtratsbefassung trägt der Digital Hub Mobility keine Verantwortung.“

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft schlägt daher vor, den Mitgliedsbeitrag für 2023 rückwirkend in der genannten Höhe (45.000 netto / 53.550 € brutto) und zu gleichen Teilen (je 17.850 € brutto) durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Mobilitätsreferat und das IT-Referat aus vorhandenen Restmitteln zu zahlen. Die mündliche Zusage der Landeshauptstadt an den DHM, ihn in der genannten Höhe finanziell zu unterstützen, wurde bereits im Jahr 2022 gemacht.“

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat nimmt den Vorschlag des Referats für Arbeit und Wirtschaft, den Digital Hub Mobility für die genannten Leistungen im Jahr 2023 zu vergüten, mit in den Antrag des Referenten auf.

Das IT-Referat stimmt der Beschlussvorlage zu, bittet jedoch, folgende Stellungnahme einzuarbeiten und der Beschlussvorlage beizufügen:

„Wir begrüßen die geplante Mitgliedschaft im Netzwerk des Digital Hub Mobility und die damit verbundene Teilnahme an den Projekten des DHM. Wir sehen darin eine große Chance für die Stadt München, ihre Position als Standort für innovative Mobilitätslösungen weiter auszubauen.“

Wir möchten darauf hinweisen, dass auch das InnovationLab im IT-Referat der Landeshauptstadt München für CoCreation-Projekte in ähnlicher Weise wie die Digital Product School genutzt werden kann. Wir schlagen daher vor, dass auch das InnovationLab in die Planungen und Überlegungen für künftige Projekte in die Innovationsstrategie des MOR einbezogen wird.

Das RIT weist darauf hin, dass die benannten Koordinator\*innen, die als Ansprechpartner\*in für referatsspezifische Belange zur Verfügung stehen sollen, im Austausch mit den neu benannten Digitalisierungsmanager\*innen stehen sollten. Damit soll sichergestellt werden, dass Entwicklungen zu Digitalisierungsvorhaben und damit verbundene Innovationsprojekte gut aufeinander abgestimmt werden können.“

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Anregungen des IT-Referats, im Rahmen der Innovationsstrategie neben der Kooperation mit dem DHM eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem InnovationLab vorzusehen, nimmt das Mobilitätsreferat gerne auf.

Ein interner Austausch zwischen den Teilstrategien zu Innovation und Digitalisierung besteht bereits heute. Aufgrund der hohen Dynamik der Entwicklungen und um Innovationen möglichst effektiv und wirkungsvoll nutzen zu können, wird eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit als essentiell gesehen. Durch die neu benannten Stellen soll das gewährleistet werden.

## **5. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

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

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Andreas Schuster und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ausführungen des Mobilitätsreferats werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Landeshauptstadt München wird Netzwerkpartnerin im Netzwerk des Digital Hub Mobility der UnternehmerTUM.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, für die LHM einen neuen Kooperationsvertrag mit der UnternehmerTUM abzuschließen, der sowohl die Teilnahme der LHM am Netzwerk des DHM als auch die Teilnahme der LHM an den einzelnen Projekten des DHM regelt. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Koordinierung dieses Prozesses zu übernehmen.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, künftig etwa erforderliche Änderungen oder Ergänzungen des neuen Kooperationsvertrags mit der UnternehmerTUM ohne erneute Befassung des Stadtrats zu vereinbaren, sofern und soweit diese Änderungen oder Ergänzungen nicht dazu führen, dass sich der geänderte oder ergänzte neue Kooperationsvertrag im Kern wesentlich von dem ursprünglichen neuen Kooperationsvertrag unterscheidet.
5. Die Kosten für die Mitgliedschaft im Netzwerk des Digital Hub Mobility in Höhe von 45.000 € pro Jahr werden zu gleichen Teilen vom Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem IT-Referat und dem Mobilitätsreferat getragen (d.h. 15.000 € pro Referat). Die Mitgliedsbeiträge für 2023 und 2024 werden aus bestehenden Mitteln des Haushalts des Referats für Arbeit und Wirtschaft, des IT-Referats und des Mobilitätsreferat finanziert.
6. Weitere anfallende Kosten, bspw. für die Beteiligung an der Digital Product School oder der Durchführung der LHM-Kollaborationsplattform, sind von den jeweilig durchführenden Referaten zu tragen.
7. Für den Fall, dass mehrere Referate an einem Projekt beteiligt sind, werden die am Projekt beteiligten Referate eine eigene Regelung über die Finanzierung der Kosten im Vorfeld des Projekts treffen.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das IT-Referat werden gebeten, die erforderlichen Haushaltsmittel ab 2025 im Rahmen des Eckdatenbeschlusses anzumelden.
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

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 Referat für Arbeit und Wirtschaft
4. An das IT-Referat
5. An das Mobilitätsreferat – RL-Stab-Recht  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
6. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1-31

**Am**  
**Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**