

Anwendung für die Verwaltung, Auswertung und Darstellung von Verkehrszählungen (DAVe)

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17512

2 Anlagen

- Beispiel einer Belastungsplandarstellung
- Stellungnahmen

Beschluss des IT-Ausschusses vom 11.03.2020 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag des Referenten.....	2
Zusammenfassung.....	2
1. IST-Zustand.....	2
2. Analyse des IST-Zustandes.....	3
3. SOLL-Zustand und Entscheidungsvorschlag.....	3
3.1. Lösungsalternativen.....	4
3.2. Schulungsplan.....	4
3.3. Datenmigration aus dem Altsystems.....	5
3.4. Entscheidungsvorschlag.....	5
3.5. Zeitplanung.....	5
3.6. Vollkosten (IT-Sicht).....	5
3.7. Nutzen.....	6
3.8. Feststellung der Wirtschaftlichkeit.....	7
3.8.1. Ergebnisse der IT-Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.....	7
3.8.2. Erläuterung der IT-Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.....	7
4. Datenschutz / Datensicherheit / IT-Sicherheit.....	8
5. IT-Strategiekonformität und Beteiligung.....	9
6. Sozialverträglichkeit und Technologiefolgeabschätzung.....	9
7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	9
7.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit.....	9
7.2. Finanzierung.....	9
7.3. Beteiligungen/ Stellungnahmen der Referate.....	10
II. Antrag des Referenten.....	10
III. Beschluss.....	10

I. Vortrag des Referenten

Zusammenfassung

Das IKT-Vorhaben **Datenbank und Auswertungen von Verkehrszählungen** „DAVe“ wird im IKT-Vorhabensplan unter der Nummer PLAN_ITV_0060 geführt.

Die Fachabteilung Verkehrsplanung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung verfügt über kein zeitgemäßes Auskunftswerkzeug, um Verkehrsdaten in geeigneter Form graphisch, tabellarisch sowie räumlich darzustellen und abzurufen. Die Lauffähigkeit und Unterstützung der bestehenden Anwendung ist nicht mehr gewährleistet. Das Vorhaben soll sicherstellen, dass zukünftig eine adäquate und effiziente Verwaltung, Visualisierung und Abfrage des Datenbestandes erfolgt.

Die Darstellung und Auswertung der Zählergebnisse durch die Anwendung dient als ein Baustein zur Erstellung der drei Produktleistungen der Verkehrsplanung:

- Verkehrliche Grundlagen und Prognosen, Szenarien und Leistungsfähigkeitsberechnungen für Verkehrsanlagen,
- Verkehrsentwicklungs- und Bauleitplanung,
- Teilräumliche Verkehrskonzeption und Erschließungsplanung.

Die durchschnittliche jährliche Belastung des Teilhaushalts des RIT aus Entwicklung und Betrieb liegt in den kommenden zehn Jahren im Durchschnitt bei 243.436 € (zw.) jährlich. Die zahlungswirksamen Mittel für die Erstellung des IT-Systems sind vorhanden, die erforderlichen Mittel für den Betrieb werden zunächst aus dem vorhandenen Budget finanziert. Das Projekt hat einen negativen Kapitalwert. In der nicht-monetären Betrachtung ist es hinsichtlich der Dringlichkeits- und der Qualitätskriterien sowie der externen Effekte wirtschaftlich.

1. IST-Zustand

Die Fachabteilung Verkehrsplanung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung verwaltet und wertet manuelle Verkehrszählungen an ausgewählten Messpunkten mittels einer noch unter Windows 98/2000 programmierten Software aus.

Die Auswertung der Verkehrserhebungen unterstützt folgende Aufgaben der Abteilung:

- Bereitstellung von Basisinformation zur Erstellung von Verkehrskonzepten.
- Durchführen von Analysen und Verkehrsentwicklungen für die Verkehrsarten (Individualverkehr (IV); Fuß und Radverkehr) auch als Datengrundlage für Verkehrsprognosen, Berichtswesen, Stadtratsinformationen und Gutachten.
- Verkehrliche Beurteilung der Bauleitplanung, Einzelbauvorhaben und Projekten.
- Bereitstellung von Daten für andere Referate, Bürgerinnen und Bürger, externen Gutachtern, Politik und Wissenschaft.

Die Umsetzung gesetzlicher Vorgaben werden durch die Datenauswertungen in folgenden Bereichen unterstützt:

- In der Bauleitplanung (Bebauungsplanung) bei der Schaffung von Baurecht.
- Durch eine Grenzwertbetrachtung der Lärm- und Luftreinhaltung.

- Im Rahmen von Umweltverträglichkeitsanalysen.
- Die Pflicht zur Bereitstellung von Ergebnissen aus Verkehrserhebungen im Rahmen der Freiheitssatzung der Landeshauptstadt München.

2. Analyse des IST-Zustandes

Die derzeitig eingesetzte Anwendung erfüllt nicht mehr die fachlichen Anforderungen:

Die Anwendung wurde noch unter Windows 98/2000 programmiert und ist nur eingeschränkt mit aktuellen Betriebssystemen kompatibel. Die Lauffähigkeit unter dem neuen städtischen Windows 10 Client ist noch gegeben. Allerdings war diese vorab nicht sichergestellt oder absehbar. Das ein weiterer Einsatz in künftigen Betriebssystemen oder Betriebssystemversionen (z. B. nach Einspielung von Betriebssystem-Updates) möglich ist, lässt sich derzeit nicht abschätzen.

Die Anwendung erfüllt weder von der Bedienung noch vom Funktionsumfang die Anforderungen der Fachabteilung und der betroffenen Stakeholder.

Die Arbeit in der aktuellen Softwarelösung erfolgt mit ungeschützten Originaldaten. Diese können ohne einen Hinweis verändert, gespeichert und gelöscht werden. Eine Weitergabe von fehlerhaften Daten kann daher nicht ausgeschlossen werden. Die fachliche Datenadministration wird nicht über Änderungen oder Löschungen von Daten informiert.

Es gibt kein Rollenkonzept mit definierten und einschränkenden Zugriffsberechtigungen. Daher wird die direkte Nutzung der Applikation und der Daten durch einen größeren Nutzerkreis derzeit unterbunden.

3. SOLL-Zustand und Entscheidungsvorschlag

Folgende fachliche Ziele sollen durch die neue Fachanwendung erreicht werden:

- ein verbessertes visuelles Erscheinungsbild (z. B. Kartendarstellung, Zuordnung/Annäherung der Lage von Knotenarmen, winkeltreue Darstellung),
- eine funktionale Ausweitung der Datenanalyse (z. B. Differenzdatendarstellung),
- die Verwendung einer Datenbank für eine gesicherte Datenhaltung und dadurch ein erleichterter Datenzugriff,
- eine Ausweitung der Datenbasis (z. B. Dauerzählstellen),
- eine Verknüpfung mit Geokartendiensten (z. B. GeoInfoWeb),
- eine Erleichterung des Datenaustauschs mit externen Gutachtern,
- ein eigenständiger Zugriff anderer Referate auf notwendige Datengrundlagen ohne Personalbindung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
- eine Verbesserung der internen Arbeitsabläufe,
- eine direkte Abrufmöglichkeit der Daten und Informationen für einen größeren Nutzerkreis.

Die Historisierung und Dokumentation der Verkehrszählzeiten erfolgt über die IT-Lösung selbst. DAVE ermöglicht den Export der Ergebnisse in Standarddatenformaten (z. B. PDF-Dokument, Office, offene Datenformate), welche eine Einbindung in E-Akten oder weitere Systeme ermöglicht.

Einrichtung des Mobilitätsreferates

Ab dem Jahr 2021 werden mit den Themenbereichen Verkehr und Mobilität betroffene Dienststellen in einem Mobilitätsreferat zusammengeführt, dies betrifft auch die Fachabteilung Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

Durch die Zusammenführung der Dienststellen wird die Anwendung einem deutlich größeren Nutzerkreis zur Verfügung gestellt werden müssen. Der Abruf und die Ausgabe von Verkehrsdaten wird durch ein Mobilitätsreferat direkter in die Geschäftsprozesse integriert und nimmt an Bedeutung zu. Eine solche Ausweitung ist mit der bestehenden Anwendung nicht möglich.

3.1. Lösungsalternativen

Der Weiterbetrieb der stark veralteten bisherigen Lösung kann ausgeschlossen werden. Bei einer Aktualisierung (Update) oder Wechsel des Betriebssystems ist die Lauffähigkeit des IT-Systems nicht gewährleistet. Die Client-basierte Anwendung wird den heutigen Anforderungen und den Notwendigkeiten in Hinblick auf den Beitrag der Daten zu „Vision Zero“ und zur Luftreinhalteplanung nicht länger gerecht.

Eine Kaufsoftware, die alle notwendigen Anforderungen der Fachabteilung erfüllt, bietet der Markt derzeit nicht an.

Andere in Planung befindliche oder existierende Standardlösungen zu Datenauswertungen kommen wegen der speziellen Anforderungen hinsichtlich der für die Landeshauptstadt München spezifischen Methoden der Hochrechnung von Verkehrszählungen, der visuellen Darstellung und Aufbereitung von Verkehrsdaten (s. a. Knotenstrombelastungsplan, Anlage 1) sowie weiteren Auswertungsfunktionen nicht in Frage.

Die mbuc-Entscheidung hat daher klar ergeben, dass die IT-Lösung von it@M selbst erstellt werden muss.

3.2. Schulungsplan

Die Schulungen der Fachanwenderinnen und -anwender werden durch Personal des Referates für Stadtplanung und Bauordnung selbst vorgenommen. Als Trainer sind die am Vorhaben Beteiligten aus der Fachabteilung Verkehrsplanung und dem Bereich Geschäftsprozess- und Anforderungsmanagement vorgesehen. Entsprechendes Wissen muss hier zunächst aufgebaut werden.

In einem erstem Schritt sollen zunächst sogenannte Spezialanwenderinnen und -anwender für DAVE geschult werden, von denen eine höhere Affinität und Erfahrung im Umgang mit Verkehrsdaten erwartet wird. Diese nutzen die IT-Lösung umfangreicher und sollen als Multiplikatoren (Key-User) eingesetzt werden. In einem weiteren Schritt findet die Schulung der Anwendenden aus den Fachbereichen statt.

Die Schulungen werden ca. einen Arbeitstag umfassen und sind für acht Personen ausgerichtet. Zu Zeitpunkt der Beschlussvorlage ist davon auszugehen, dass rund 50 Personen geschult werden müssen. Mit der Umsetzung des Mobilitätsreferates ab 2021 ist von einer deutlichen Ausweitung der zu schulenden Personen auszugehen. Ein Raum mit entsprechender Hardwareausstattung wird vorausgesetzt. Dieser ist im Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorhanden. Die Schulungen sind ab dem 1. Quartal 2021 vorgesehen.

3.3. Datenmigration aus dem Altsystems

Es ist geplant die bereits in der Fachabteilung Verkehrsplanung vorliegenden Zählraten in das für die IT-Lösung neue Datenformat zu übertragen. Dies wird durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung organisiert. Die Altdaten können dann im Zuge des Standarddatenimports in die IT-Lösung eingelesen werden.

3.4. Entscheidungsvorschlag

Mit der Zustimmung wird das IT-Referat beauftragt, die Fachanwendung zu erstellen. Mit der Entscheidung für die Erstellung der Fachanwendung wie dargestellt entsteht ein Baustein zur durchgängigen Digitalisierung des Mobilitätsreferats.

3.5. Zeitplanung

Die Anforderungserhebung und -qualifizierung für das Vorhaben ist erfolgt. Gemäß mbuc-Entscheidungsvorschlag (Make-Buy-Use-Compose) wird die Variante „make“ (Neuprogrammierung der Software) empfohlen. Die Umsetzung soll auf Basis der Referenzarchitektur durch das IT-Referat erfolgen. Der Beginn der Programmierung ist für das erste Quartal 2020 geplant. Ein Abschluss der Programmierung und die Einführung des Softwareproduktes sind für das erste Quartal 2021 vorgesehen.

3.6. Vollkosten (IT-Sicht)

Die Gesamtkosten ergeben sich aus der Addition der hier dargestellten Kosten mit der Darstellung der Kosten im nichtöffentlichen Teil dieser Beschlussvorlage („Anwendung für die Verwaltung, Auswertung und Darstellung von Verkehrszählraten (DAVe)“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17513).

Planung und Erstellung

	dauerhaft	einmalig	befristet
Vollkosten Planung und Erstellung			
davon Personallvollkosten			
im Referat für Stadtplanung und Bauordnung (n. zw.)	-	-	123.323 € von 2020 bis 2021
davon Sachvollkosten			
von RIT an it@M gem. Preisliste (zw.)	-	456.342 € in 2020	-
von RIT an Sonstige	-	-	-
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	-	-	-

Die Kosten i. H. v. 123.323 € im Referat für Stadtplanung und Bauordnung sind Kosten für vorhandenes Personal (Bereich GPAM und Fachbereich) und damit nicht zahlungswirksam. Zusätzliches fachliches Personal wird für dieses Projekt nicht geschaffen.

Für Programmierleistungen von it@M, die intern erbracht werden, fallen 435 Personentage (PT) an. Bei einem Verrechnungssatz von 1.049 € ergeben sich 456.342 € in 2020.

Betrieb

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe Vollkosten Betrieb	1.573.657 € (von 2021 bis 2029)	-	-
davon Personalvollkosten			
im IT-Referat	-	-	-
davon Sachvollkosten			
von RIT an it@M gem. Preisliste (jährlich)	174.851 € ab 2021	-	-
von RIT an Sonstige	-	-	-
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	-	-	-

Für den Betrieb des selbst erstellten IT-Systems fallen gemäß der aktuellen Schätzung Kosten in Höhe der Preiskategorie D (174.851 €) an. Die Kosten werden erstmals fällig ab dem Jahr 2021 und dann dauerhaft über den gesamten Lebenszyklus.

3.7. Nutzen

Ein durch Kennzahlen quantifizierbaren Nutzen durch die Entwicklung einer Verkehrssoftware ist schwer belegbar. Die Wichtigkeit wird jedoch durch nachfolgende Punkte verdeutlicht:

1. Durch die Integration des neuen Softwareproduktes in die IT-Landschaft der Landeshauptstadt München kann eine zeitnahe IT-Unterstützung für die Geschäftsprozesse der Verkehrsabteilung gewährleistet werden. Darüber hinaus ergeben sich Optimierungspotentiale einzelner Geschäftsprozesse, was wiederum zu einer Erhöhung der Akzeptanz für neue und geänderte Arbeitsweisen durch Beteiligung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Schaffung von Transparenz der anstehenden Veränderungen führt.
2. Es ergibt sich eine Verbesserung der Datenkonsistenz: Die Korrektheit der gespeicherten und ausgegebenen Daten im Sinne einer widerspruchsfreien und vollständigen Abbildung sowie die Erweiterung der Datenbasis um Daten anderer Referate und externer Dienstleister ermöglichen eine Qualitätssteigerung von Verkehrsanalysen und Verkehrsprognosen, welche eine Grundlage für Entscheidungen im Kontext von verkehrstatistischen und -ökonomischen Fragestellungen des Stadtrats bilden.
3. Eine Erhöhung der Qualität der Verkehrsanalyse und Verkehrsprognose wird durch eine verbesserte visuelle Darstellung der Analyseergebnisse, durch eine funktionale Ausweitung der Datenanalyse, durch Verwendung einer aktuellen Datenbasis und eine Verknüpfung mit Geokartendiensten (GeoInfoWeb) gewährleistet.
4. Die zeitnahe Beantwortung von Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern, politischen Gremien und Gutachtern etc. auf Grundlage von verlässlichen aktuellen Daten wird weiterhin gewährleistet und weiter verbessert.
5. Die Applikation leistet einen Beitrag zur Steigerung der Arbeitseffizienz durch die Verbesserung der internen Arbeitsabläufe, z. B. durch direkte Abrufmöglichkeit der

Daten und Informationen für einen größeren Nutzerkreis oder durch einen erleichterten Datenzugriff.

3.8. Feststellung der Wirtschaftlichkeit

3.8.1. Ergebnisse der IT-Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die Erstellung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erfolgt mit dem WiBe Tool.

Kapitalwert:	- 2,2 Mio. €
Kapitalwert haushaltswirksam	- 2,1 Mio. €
Kapitalwert nicht haushaltswirksam	- 0,1 Mio. €

Dringlichkeitskriterien	59
Qualitativ-Strategische Kriterien	57
Externe Effekte	61

Gesamtscore	5,2
-------------	-----

Muss-Kriterium erfüllt: ja nein

Die Investition ist insgesamt wirtschaftlich, die Wirtschaftlichkeit ergibt sich durch

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

3.8.2. Erläuterung der IT-Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist ein Zeitraum von 10 Jahren zugrunde gelegt und basiert auf einem Zinssatz von 2,75 %.

3.8.2.1. Monetäre Wirtschaftlichkeit

Im Rahmen der rein monetären Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (WiBe) ergibt sich ein negativer Kapitalwert, der sich durch die Entwicklung der Anwendung – Make Entscheidung – und dem damit verbundenen Personalaufwand sowie den Betriebskosten (Bereitstellung, Wartung und Pflege der notwendigen Hardware) ergibt.

Mit dem neuen IT-Verfahren wird kein Altverfahren abgelöst, dass schon als Service von it@M betrieben wurde, insofern fällt kein monetärer Nutzen aus einer solchen Ablöse an.

Durch die Realisierung des IKT-Vorhabens können keine Ersparnisse über eine Reduzierung von Vollzeitäquivalenten oder Sachkosten erzielt werden. Das IT-Vorhaben soll die Möglichkeit schaffen, steigende Mengen an Verkehrsdaten zu sammeln, vorzuhalten, für die Auswertung aufzubereiten sowie Auswertungen zu erstellen, die über den heutigen Umfang hinausgehen.

3.8.2.2. Nicht-monetäre Wirtschaftlichkeit

Die nicht-monetäre Wirtschaftlichkeit ergibt sich vor allem aus der Ablösedringlichkeit des Altsystems sowie der mit der Einführung des neuen Systems verbundenen Qualitätsverbesserungen und den Effekten für die Dienststellen, die auf der Basis der Verkehrsdaten nachgelagert weiter arbeiten und Entscheidungen treffen. Das Ergebnis wurde mit Hilfe eines entsprechenden Tools ermittelt.

Es ergeben sich für die drei Kategorien Dringlichkeit, Qualitativ-strategische Kriterien und Externe Effekte Werte in Höhe von mehr als 50 Punkten, welche die Wirtschaftlichkeit des IKT-Vorhabens begründen.

Dringlichkeitskriterien

Für das Altverfahren besteht keine Unterstützung mehr von Seiten des Herstellers. Eine Neulösung ist daher zwingend erforderlich. Wie bereits vorher beschrieben, ist die Lauffähigkeit des Altsystems nicht mehr gewährleistet.

Von fachlicher Seite bestehen verschiedene Anforderungen (z. B. Sichere Datenhaltung, Visualisierung von Verkehrszählungen, Auswertungsmöglichkeiten), welche durch das Alt-system nicht erfüllt werden. Der Ausbau bzw. die Erweiterung des Altverfahren ist nicht mehr möglich, aus fachlicher und technischer Sicht aber zwingend erforderlich.

Qualitativ-Strategische Kriterien

Es ist vorgesehen, die IT-Lösung als Webanwendung aufzubauen. Diese kann somit unabhängig von eingesetzten Client-Betriebssystemen eingesetzt werden. Da die Entwicklung durch it@M auf Basis der Referenzarchitektur erfolgt ist die Weiternutzung vorhandener Komponenten, Schnittstellen und Erfahrungen möglich.

Durch die Realisierung der IT-Lösung wird der Arbeitsprozess bei der Verwaltung, Auswertung und Visualisierung von manuellen Verkehrszählungen deutlich gesteigert und die Qualität des Produkts verbessert. Ergebnisse von Verkehrszählungen sind einfach und zielgerichteter abrufbar. Daten können in standardisierten Formaten ausgegeben werden, sind eindeutig zu interpretieren und ausreichend dokumentiert.

Durch die Erstellung der Fachanwendung entsteht ein Baustein zur durchgängigen Digitalisierung des Mobilitätsreferats.

Externe Effekte

Verkehrsdaten werden von verschiedenen Fachdienststellen aber auch externen Unternehmen und Institutionen sowie von Bürgerinnen und Bürgern abgerufen. In der Regel steht die Aktualität, Verständlichkeit und Dokumentation der Ergebnisse im Vordergrund. Dies ist ein wesentliches Ziel der IT-Lösung.

Durch DAVE soll darüber hinaus der direkte Zugriff auf Verkehrsdaten durch unterschiedliche Fachbereiche und -dienststellen ermöglicht werden. Mit dem Altssystem ist dies nicht realisierbar. Einzelne Prozesse zwischen Verwaltungseinheiten können durch die IT-Lösung vereinfacht und Schnittstellen verbessert werden (u. a. Verringerung der Anzahl an Medienbrüchen, direkte Abrufbarkeit der Daten).

4. Datenschutz / Datensicherheit / IT-Sicherheit

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

In der Regel werden die Zähldaten in aggregierter Form vom externen Werkauftragnehmer geliefert. Ein Personenbezug, z. B. durch KFZ-Kennzeichenerfassung, liegt nicht vor.

Eine Online-Anbindung zu Datenquellen externer Behörden oder Firmen (z. B. Auftragnehmer Datenerhebung) ist nicht vorgesehen.

Eine Verarbeitung mitarbeiterbezogener Daten und eine Protokollierung der Anwendertätigkeiten wird nicht durchgeführt.

5. IT-Strategiekonformität und Beteiligung

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

6. Sozialverträglichkeit und Technologiefolgeabschätzung

Dieser Beschluss ist unter Berücksichtigung der Regelungen der RDV FIT und ihrer Ausführungsdienstvereinbarungen verfasst. Die zuständige Personalvertretung wurde rechtzeitig in das IT-Vorhaben eingebunden. Die Anlage zur Technologiefolgeabschätzung wird im Laufe der Bearbeitung ausgefüllt und an den Gesamtpersonalrat weitergeleitet.

7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

7.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		2.030.001 € von 2020 bis 2029	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	-	-	-
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**	174.851 € ¹ ab 2021	456.342 € in 2020	
Transferauszahlungen (Zeile 12)	-	-	-
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	-	-	-
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	-	-	-
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

7.2. Finanzierung

Die Mittel zur Planung und Erstellung des IT-Vorhabens werden nicht mit dieser Beschlussvorlage beantragt, sondern aus dem vorhandenen Budget für IT-Vorhaben beglichen, das sich aus der Übertragung der Mittel für IT-Vorhaben von den Referaten an das

¹ Die durch den Stadtrat in der Vollversammlung am 27.06.2018 beschlossene Fortführung des Preismodells 1.0 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11572 „Preismodell it@M“) kann in Zukunft zu allgemeinen Preisanpassungen für IKT-Leistungen von it@M und damit zu Änderungen – auch für diese Sitzungsvorlage – für die Jahre 2020 ff. führen.

IT-Referat ergeben hat (Produkt-Nr. P42111540 Informations- und Telekommunikationsleistungen).

Die Betriebskosten werden ebenfalls nicht beantragt, sondern aus vorhandenen Mitteln des IT-Referats beglichen.

7.3. Beteiligungen/ Stellungnahmen der Referate

Das Planungsreferat hat der Beschlussvorlage zugestimmt. Die Stadtkämmerei erhebt keine Einwendungen gegen die Beschlussvorlage.

Der Gesamtpersonalrat hat die Beschlussvorlagen zur Kenntnis genommen. Von einer Behandlung wurde abgesehen, da diese früher bereits im Gremium eingebracht und behandelt wurden und inhaltlich keine personalvertretungsrechtlich relevanten Änderungen enthalten waren.

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

Anhörung des Bezirksausschusses

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

II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat stimmt der Umsetzung des IKT-Vorhabens PLAN_ITV_0060 „DAVe“ zu.
2. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

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

Thomas Bönig
Berufsm. Stadtrat

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

an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z. K.

V. Wv. - Beschlusswesen IT-Referat

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

2. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung GPAM AM-PM
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/3

z. K.
Am