MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

An die Mitglieder
des Ausschusses für Mobilität, Toruismus und digitale Transformation

Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation

Geschäftsführung: Marco Heilmann

Telefon: 06421 201-1490
E-Mail: marco.heilmann@marburg-stadt.de

Öffnungszeiten: Montag, Mittwoch, Freitag von 8 – 12 Uhr Donnerstag von 15 – 18 Uhr und nach Vereinbarung

Marburg, 08.09.2021

Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu einer **Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation (öffentlich)** am

Mittwoch, dem 15.09.2021, 18:00 Uhr,
Technologie- und Tagungszentrum Marburg (TTZ), Software-Center 3, 35037 Marburg

lade ich Sie ein.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:
Öffentlicher Teil

1 Eröffnung der Sitzung

2 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07.07.2021

3 Bericht aus der Arbeitsgruppe Verkehr der Lokalen Agenda 21

4 Bericht über den aktuellen Stand zu MoVe 35
Der Bericht erfolgt mündlich. Gegebenenfalls erfolgt nach der Behandlung im Magistrat eine Tischvorlage im Ausschuss.

5	Unterzeichnung des Positionspapiers "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"	VO/0274/2021
6	Anträge der Fraktionen	
6.1	Antrag der SPD-Fraktion betr. Marburg geht digital - digitale Stadt und Smart City	VO/0181/2021
6.2	Antrag der BfM betr. Abstellflächen für Fahrräder	VO/0279/2021
7	Kenntnisnahmen	
7.1	Anwenderfreundliche Onlinedienste für Bürger*innen und Unternehmen	VO/0249/2021
7.2	Sachstandsbericht Digitalisierung *Der Bericht erfolgt mündlich.*	
8	Verschiedenes	

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Schaker Hussein

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	VO/0274/2021
	Status:	öffentlich
	Datum:	03.09.2021
Dezernat:	I	
Fachdienst:	61 - Stadtplanung und Denkmalschutz	
Sachbearbeitung:	Schönemann, Jana	

Beratungsfolge		
Gremium:	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Vorberatung	nichtöffentlich
Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Unterzeichnung des Positionspapiers "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"

Beschlussvorschlag

Das Positionspapier “Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ wird von der Universitätsstadt Marburg unterzeichnet.

Sachverhalt

Das Positionspapier „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ ist eine kommunale Initiative der für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Stadtbaurät*innen der Städte Freiburg im Breisgau, Leipzig, Aachen, Augsburg, Hannover, Münster und Ulm vom 06. Juli 2021.

Die wesentliche Forderung der Initiator*innen ist die Schaffung eines neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmens, der es den Kommunen ermöglicht, Tempo 30 als angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten. In der Begründung des Positionspapiers heißt es:

„Die Kommunen haben immer noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss endlich überall über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden

so angeordnet werden können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dies nutzt den Städten, erweitert ihre Gestaltungsfreiheit und öffnet ihre Entwicklung in Richtung mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit."

Die aktuellen Diskussionen in der Universitätsstadt Marburg im Zuge von MoVe35 (Mobilitäts- und Verkehrskonzept 2035), die Umsetzung des Radverkehrsentwicklungsplans mit dem Ziel den Radverkehr zu fördern und zu entwickeln sowie die gesamtgesellschaftliche Aufgabe die Mobilitätswende voranzubringen, werden durch einen geänderten straßenverkehrsrechtlichen Rahmen erleichtert. Eine Unterzeichnung und damit Unterstützung des Positionspapiers durch die Stadt Marburg wird daher begrüßt. Sie erklärt sich damit zu den im Folgenden aufgelisteten Punkten:

ERKLÄRUNG

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:inen und Stadtbaurät:innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

Quelle: „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – Eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr", S.4.

Dr. Thomas Spies

Oberbürgermeister

Anlage/n

1 Positionspapier__Staedteinitiative_Tempo30_050721_oU

LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN – EINE NEUE KOMMUNALE INITIATIVE FÜR STADTVERTRÄGLICHEREN VERKEHR

Die Städte und Gemeinden in Deutschland stehen beim Thema Mobilität und Verkehr vor großen Herausforderungen. Eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität ist Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der Städte.

Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Aushängeschild, das Gesicht der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität.

Diesen Anspruch mit den Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Teilhabeerfordernissen von Menschen und Wirtschaft zu vereinbaren, ist eine zentrale Aufgabe.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Dort produziert der Autoverkehr in den Städten seine höchste Verkehrsleistung. Dort verursacht er aber auch die meisten negativen Auswirkungen – von den Lärm- und Schadstoffbelastungen für die dort lebenden Menschen über die Unfallgefahren bis zum Flächenverbrauch. Seit langem wissen wir, dass im Hinblick darauf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erhebliche positive Auswirkungen haben würde:

- **Die Straßen werden wesentlich sicherer**, gerade für die besonders Gefährdeten, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs bzw. mobilitätseingeschränkt sind.
- **Die Straßen werden leiser** – und das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, deutlich angenehmer und gesünder.
- Bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses **kann auch die Luft in den Straßen sauberer werden**, was allen zu Gute kommt, die hier unterwegs sind.
- **Die Straßen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück**, die mehr sind als Verbindungen von A nach B.
- Und schließlich: **die Straßen werden wieder lesbarer**, Regeln einfacher und nachvollziehbarer (kein Flickenteppich mehr), das Miteinander wird gestärkt, der Schilderwald gelichtet.

Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht. Und auf die Länge des Straßennetzes bezogen ist Tempo 30 in den allermeisten Städten ohnehin schon längst die Regel und nicht mehr die Ausnahme. Dies heißt auch: Tempo 30 ist eine Maßnahme <u>für</u> die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen - es ist keine Maßnahme, die sich <u>gegen</u> den Autoverkehr richtet.

Deshalb muss das Straßenverkehrsrecht zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts (30 km/h als Regel, andere Geschwindigkeiten je nach örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen als Ausnahme) neu regeln. Die Kommunen haben immer noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss endlich überall über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden so angeordnet werden können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dies nutzt den Städten, erweitert ihre Gestaltungsfreiheit und öffnet ihre Entwicklung in Richtung mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit.

Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten - auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.

Diese Forderung ist alles andere als radikal – sie ist anderswo in Europa längst umgesetzt und bewegt sich auch in Deutschland in einem Umfeld von aktuellen politischen Positionierungen, die die Dringlichkeit dieser Anpassung des Rechtsrahmens unterstreichen:

- Der **Deutsche Bundestag** hat am 17.01.2020 in seiner mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen angenommenen **Entschließung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“** einen eindeutigen Auftrag an den Bund formuliert, den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, von der innerörtlichen Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach eigenem Ermessen auch auf Hauptverkehrsstraßen abzuweichen, wenn es den stadtpolitischen Zielen dient. So wird in der Entschließung u. a. gefordert, *„es Kommunen durch eine Veränderung der gesetzlichen Vorgaben zu erleichtern, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen“.*
- Die **Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK)** hat am 16.04.2021 zum Tagesordnungspunkt **„Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“** den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-AG der VMK erarbeiteten Vorschläge *„im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens, insbesondere von StVO, der VwV-StVO und Straßenverkehrsgesetz, in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu berücksichtigen“*. Zu diesen Vorschlägen gehört u. a. eine Ergänzung des § 39 StVO (*„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“*) und ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

- Das **Bundeskabinett** hat seiner Sitzung am 23.04.2021 einen neuen **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)** beschlossen, u. a. mit der Feststellung, dass es bedeutsam ist, *"in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren"*. Damit liefert der Bund eine weitere Begründung, Tempo 30 auch im Hauptverkehrsstraßennetz anzuordnen.
- Das am 29.04.2021 *veröffentlichte* **Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz des Bundes** formuliert zudem einen klaren Handlungsauftrag an den Bund: Er muss so rasch wie möglich alle zur Verfügung stehenden rechtlichen Maßnahmen ergreifen, um auch die Mobilitäts- und Verkehrswende voranzutreiben. Auch wenn niedrigere innerörtliche Höchstgeschwindigkeiten nur in geringem Umfang direkten Einfluss auf die CO_2-Emissionen haben: Sie sind ein zentrales Element einer Stadtverkehrspolitik, die die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und damit auch die klimaschädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs verringern will.

Bei der Forderung, die Handlungsspielräume der Städte bei der Anordnung von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz der Städte zu vergrößern, geht es nicht um eine undifferenzierte und pauschale Maßnahme. Die Änderung des Rechtsrahmens soll deshalb durch ein vom Bund gefördertes und zentral evaluiertes **Modellvorhaben** in mehreren Städten begleitet werden. Das Modellvorhaben ermöglicht, verschiedene Aspekte vertieft zu untersuchen, die genauerer Betrachtung bedürfen. Das hilft, bei der Anwendung des neuen Rechtsrahmens etwaige negative Begleiteffekte der Neuregelung minimieren zu können bzw. ggf. rechtlich nachzusteuern. Das Modellvorhaben kann u. a. folgende Themen umfassen:

- Der **straßengebundene ÖPNV** darf durch niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz nicht signifikant benachteiligt werden. Es soll untersucht werden, in welchem Umfang solche Nachteile auftreten (z. B. Reisezeit, Auswirkungen auf betriebliche Kosten) und mit welchen Maßnahmen sie kompensiert werden können.
- Auf vielen Hauptverkehrsstraßen kann aus Platzgründen nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Vorlauf eine ausreichend dimensionierte separate **Radverkehrsinfrastruktur** geschaffen werden. Die Anordnung von Tempo 30 kann hier (auch als Zwischenlösung) bei Mischverkehr bzw. nicht ausreichenden Infrastrukturangeboten (z. B. Schutzstreifen) die Sicherheit erhöhen. Dazu fehlt es aber bislang an belastbaren Untersuchungen.
- Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz soll nicht zu **Verdrängungseffekten** mit einer erhöhten Belastung untergeordneter Straßen führen. Besondere Bedeutung hat deshalb ein störungsarmer Verkehrsfluss. Es können ggf. aber auch ergänzende regulierende Maßnahmen im Nebennetz sinnvoll sein (z. B. Höchstgeschwindigkeiten < 30 km/h, Umgestaltung von Quartiersstraßen nach dem Vorbild von „Superblocks" und anderes).

ERKLÄRUNG

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:inen und Stadtbaurät:innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

6. Juli 2021

Erstunterzeichnende

Prof. Dr. Martin Haag	Stadt Freiburg im Breisgau, Bürgermeister
Thomas Dienberg	Stadt Leipzig, Bürgermeister und Beigeordneter
Frauke Burgdorff	Stadt Aachen, Stadtbaurätin und Beigeordnete
Gerd Merkle	Stadt Augsburg, Baureferent
Thomas Vielhaber	Landeshauptstadt Hannover, Stadtbaurat
Robin Denstorff	Stadt Münster, Stadtbaurat und Beigeordneter
Tim von Winning	Stadt Ulm, Bürgermeister

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Fraktionsantrag	Vorlagen-Nr.: Status: Datum:	**VO/0181/2021** öffentlich 28.06.2021
Antragstellende Fraktion/en:	SPD	

Beratungsfolge:

Gremium	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich
Magistrat	Stellungnahme	Nichtöffentlich
Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation	Kenntnisnahme	Öffentlich

Antrag der SPD-Fraktion betr. Marburg geht digital - digitale Stadt und Smart City

Beschlussvorschlag:

Der Magistrat berichtet darüber, welche Bemühungen insbesondere von der Wirtschaftsförderung und dem Stadtmarketing in Richtung „digitale Stadt“ und „Smart City“ bisher unternommen wurden.

Des Weiteren wird der Magistrat gebeten, zu berichten, welche Fördermöglichkeiten des Landes und des Bundes gegebenenfalls künftig noch in Anspruch genommen werden können.

Begründung:

Die Digitalisierung von Städten und Gemeinden wird sich in den kommenden Jahren zu einem wichtigen Standortfaktor entwickeln – und analoge Städte vor ernsthafte Probleme stellen. Studien weisen darauf hin, dass vor allem jüngere und gut ausgebildete Menschen sich für diejenigen Städte entscheiden, die sich bereits auf den Weg zur digitalen Transformation gemacht haben.

Der Begriff „Smart City“ ist vielfältig. Dahinter verbergen sich nicht nur Verwaltungs- und Dienstleistungsangebote auf Online-Portalen, wie sie von der Stadtverwaltung seit einigen Jahren erfolgreich vorangebracht werden. Von freiem WLAN, über intelligente Verkehrssteuerung, der Steuerung von Park-Suchverkehren, der Darstellung von Kapazitäten im eigenen ÖPNV, der Vernetzung von unterschiedlichsten Mobilitätsangeboten, bis hin zur Hebung von Potenzialen bei Publikumsströmen sind wichtige und hilfreiche Möglichkeiten der Digitalisierung. Darüber hinaus können die Erfassung von allgemeinen Angeboten einer Kommune und viele kleine Wissensvorteile und praktischer Mehrwert für Kund*innen und Besucher*innen angeboten werden. Das sind nur einige der Chancen „digitaler Kommunen“ und „Smart Cities“. Marburg sollte sein Engagement in diesem Bereich

ausbauen. Der gewünschte Bericht kann hierfür wichtige Grundlagen transparent machen und Impulse für weitere Anstrengungen bieten.

Schaker Hussein **Anna-Lena-Stenzel** **Thorsten Büchner**

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Antrag	Vorlagen-Nr.:	**VO/0279/2021**
	Status:	öffentlich
	Datum:	06.09.2021
Antragsteller*in:	Bürger für Marburg	

Beratungsfolge		
Gremium:	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Stellungnahme	nichtöffentlich
Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation	Vorberatung	öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	öffentlich

Antrag der BfM betr. Abstellflächen für Fahrräder

Beschlussvorschlag

Der Magistrat wird aufgefordert zu prüfen, ob ungenutzte Einzelhandelsflächen, Lagerräume oder Gewerbeimmobilien im gesamten Stadtgebiet als Abstellflächen für Fahrräder genutzt werden können.

Begründung

Auch wenn die Umsetzung für ein neues Fahrradparkhaus am Pilgrimstein schon sehr greifbar ist, werden diese neuen Flächen aus unserer Sicht nicht ausreichen, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Rad zu vereinfachen. Die Lage am Fuße der Oberstadt ist zwar denkbar gut für eine touristische Nutzung von Besucher der Altstadt, des Kinos und des EPHs. Für die alltägliche Nutzung des Fahrrades und dessen sichere und unsichtbare Verwahrung braucht es aber mehrere kleine Flächen im ganzen Stadtgebiet verteilt.

Geeignet dafür sind leerstehende und anscheinend nur schwer vermietbare Einzelhandelsflächen, Lagerräume oder Gewerbeimmobilien. Daraus könnten kleine Mini-Parkhäuser für Fahrräder entstehen. Mit entsprechenden mehrstöckigen Abstelleinrichtungen für Bikes können die Flächen optimal genutzt werden. Es entsteht eine win-win-Situation für die Immobilienbesitzer der leerstehenden Flächen, für die Stadt und für Radfahrer.

Andrea Suntheim-Pichler **Roland Frese**

Anlage/n

Keine

MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.:	**VO/0249/2021**
	Status:	öffentlich
	Datum:	26.08.2021
Dezernat:	I	
Fachdienst:	19 - Digitalisierung	
Sachbearbeitung:	Verbist, Karen	

Beratungsfolge		
Gremium:	**Zuständigkeit**	**Sitzung ist**
Magistrat	Entscheidung	nichtöffentlich
Ausschuss für Mobilität, Tourismus und digitale Transformation	Kenntnisnahme	öffentlich

Anwenderfreundliche Onlinedienste für Bürger*innen und Unternehmen

Beschlussvorschlag

Der Magistrat wird gebeten folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Stadt Marburg sieht sich als moderne, serviceorientierte, effiziente Verwaltung und richtet ihre Dienstleistungen und insbesondere ihre Online-Dienstleistungen konsequent aus Sicht des Nutzers für den Nutzer aus. Wir stellen einfache, klar verständliche und effiziente Onlinedienste für alle Nutzenden bereit.
2. Neue Dienstleistungen und Angebote der Stadt Marburg sowie deren Regelwerke (Förderrichtlinien, Kommunale Satzungen u. a.) sind ab sofort so zu gestalten, dass Sie, sofern rechtlich zulässig, auch als Online-Dienstleistung angeboten werden können.
3. Die Stadt Marburg nutzt die OZG-Leistungen aus dem Programm „OZG Bund“ und stellt Sie für ihre Bürger*innen und Unternehmen bereit. Sollte für diese OZG-Leistungen bereits eine Lösung bei der Stadt Marburg existieren oder es alternative Angebote geben, so erfolgt eine Kosten- Nutzenanalyse um die beste Lösung zum Einsatz zu bringen.
4. Die Stadt Marburg nutzt die OZG-Leistungen aus dem Programm „OZG Kommunal“ des Landes Hessen und stellt Sie für ihre Bürger*innen und Unternehmen bereit. Sollte für diese OZG-Leistungen bereits eine Lösung bei der Stadt Marburg existieren oder es alternative Angebote geben, so erfolgt eine Kosten- Nutzenanalyse um die beste Lösung zum Einsatz zu bringen.

5. Alle Online-Dienstleistungen werden für Bürger*innen und Unternehmen zentral auf dem Service-Portal https://digital.marburg.de aufgelistet. Zusätzlich werden die Online-Dienstleistungen bei der Dienstleistungsbeschreibung auf dem Internetauftritt der Stadt Marburg aufgeführt. Das Service-Portal wird vom FD 19 – Digitalisierung verwaltet. Für die Darstellung seines Dienstleistungsangebotes auf dem Internetauftritt der Stadt Marburg ist jeder Fachdienst selbst verantwortlich.
6. Die Stadt Marburg wird zukünftig die Frequentierung und Nutzungsprobleme der Onlinedienste auf dem Service-Portal https://digital.marburg.de und nachgelagerte Seiten/onlinedienste auswerten (Website-Analyse mittels Statistik Cookies und Analysedienste) um die Dienstleistungsqualität insgesamt zu verbessern, Stärken und Schwächen zu analysieren und Verbesserungspotenziale zu erkennen. Die Datenerhebung erfolgt unter Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften (DSGVO, Cookie Zustimmungsreglung u. a.) und wird über die Zustimmung zur Cookie-Auswahl und der Datenschutzerklärung den Nutzenden bekannt geben.
7. Die Stadt Marburg strebt eine Verwaltungsdigitalisierung bei der OZG-Umsetzung an. In die OZG-Umsetzung wird die komplette Digitalisierung der in der Verwaltung ausgeführten Geschäftsprozesse wird ebenso einbezogen wie die Weiterentwicklung und den Ausbau der elektronischen Vorgangsbearbeitung und das Führen von elektronischen Akten. Die Verwaltungsdigitalisierung umfasst die Analyse, Umgestaltung und Optimierung von Bearbeitungsprozessen in der Verwaltung um diese digital optimal abzubilden und effizient auszuführen.

Sachverhalt

Eine effiziente Abwicklung von Verwaltungsverfahren schafft Rechtssicherheit, erhöht die Zufriedenheit der Antragstellenden und erhöht als positiver Standortfaktor die Attraktivität der Stadt. Insbesondere E-Government-Anwendungen, also Serviceportale mit elektronischen Verwaltungsleistungen, sind geeignet, die Verwaltung effizienter zu machen. Onlinedienste ermöglichen Bürger*innen und Unternehmen eine einfache Antragstellung rund um die Uhr. Antragsprozesse sind online zudem weniger fehleranfällig zu gestalten und tragen so zu einer anwenderfreundlichen und zugleich ordnungsgemäßen Aufgabenerfüllung bei.

Bis Ende 2022 sollen Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen möglichst viele Verwaltungsleistungen online erledigen können. Das legt das „Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen“ (OZG) fest, das im August 2017 in Kraft getreten ist. Einen Großteil der 575 Verwaltungsleistungen, deren Digitalisierung durch das OZG vorgeschrieben ist, werden durch die Kommunen erbracht. Dabei kann eine umfassende Digitalisierung und Vereinheitlichung der deutschen Verwaltung kann nur im Zusammenspiel vom Bund, den 16 Bundesländern und allen 11.000 Kommunen gelingen.

Ursprünglich war die Zusammenarbeit für die OZG Umsetzung in sogenannten

Digitalisierungslaboren, unter der Federführung von einem Bundesministerium und einem Bundesland, organisiert. Ziel dabei war die Erarbeitung einer Blaupause zur Umsetzung des Onlinedienstes sowie das Ermitteln des Änderungsbedarfs bei Rechtsvorschriften und Gesetzen. Jede Kommune sollte dann anhand der erarbeiteten Blaupause, ähnlich wie bei einem Kochrezept, selbst die Umsetzung durch den Kauf und die Einrichtung von Hard- und Softwarekomponenten, durchführen.

Mittlerweile steht bei der Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Kommunen ein Konzept unter dem Motto „Einer für Alle (EfA)“ im Mittelpunkt. Dabei sollen Onlinedienste bundesweit nur einmal umgesetzt werden und stehen dann allen Beteiligten für eine mögliche Nachnutzung zur Verfügung. Im Vergleich zu dem Modell „Blaupause“ werden dabei also fertige Gerichte/Menüs geliefert, die sofort gegessen werden können. Durch dieses Vorgehen können neue Lösungen schnell flächendeckend eingeführt werden und es werden bundesweit starke finanzielle Synergien erreicht. Zudem wird eine Standardisierung erzielt, welche aus Sicht der Bürger*innen und Unternehmen sehr zu begrüßen ist.
Das Land Hessen hat zusätzlich zu den Bundesvorhaben das Vorhaben „OZG-Umsetzung“ eingeleitet und finanziert. Im Rahmen der Förderprogramme „Starke Heimat Digitalisierung Phase I“ und „Starke Heimat Digitalisierung Phase II“ unterstützt es die Landkreise und Kommunen bei der Digitalisierung der Verwaltung.

Zudem ist die Universitätsstadt Marburg einer interkommunalen Zusammenarbeit mit den Städten Gießen, Fulda, Limburg und Wetzlar beigetreten (VO/7625/2020 Öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur interkommunalen Zusammenarbeit für die Umsetzung des Onlinezugangsgesetz (OZG) im Verbund der Mittelstädte Hessens), um gemeinsam die OZG-Umsetzung voranzubringen. Bei dieser Zusammenarbeit stehen die Synergien durch die besonderen Anforderungen der Mittelstädte im Vordergrund, zudem wird eine Arbeitsteilung erreicht.

Die Stadtverordnetenversammlung hat bereits 2017 die Strategie „Digitale Verwaltung“ (VO/5644/2017 Strategie und Leitbild „Digitale Verwaltung Marburg“) beschlossen. In dieser Strategie ist die E-Administration eine wichtige Säule. Bereits dort ist der Zusammenhang zwischen E-Administration und Online Diensten beschrieben.
Voraussetzung für das Anbieten von Online Diensten ist eine digitale Bearbeitung im Back-Office. Hierzu ist es notwendig die internen (Bearbeitungs-)Prozesse, die aus dem Online Dienst hervorgehen, auf die neue Online-Möglichkeit abzustimmen und weitestgehend medienbruchfrei zu digitalisieren.
Die Verwaltungsdigitalisierung, also die Digitalisierung der Sachbearbeitung in der Verwaltung vom digitalen Annehmen von Anträgen über das digitale Zustellen von Ergebnissen bis zum digitalen Aufbewahren des Vorgangs, ist keine gesetzliche Anforderung

des Online-Zugangsgesetzes (OZG). Die digitale Bearbeitung (also E-Administration) ist jedoch die zwingende Voraussetzung für eine effiziente, medienbruchfreie Umsetzung des OZG.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n
Keine