

## A17 Green Smart City und Autonomes Fahren: Klimafreundliche digitale Stadt

Antragsteller\*in: Ralph Saxe

Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

1 Die Digitalisierung ist eines der großen Themen der Gegenwart und Zukunft und  
2 verändert schon heute viele Lebensbereiche des Menschen. Die Digitalisierung  
3 macht dabei auch nicht vor den Städten und Kommunen halt – im Gegenteil: Durch  
4 die Nutzung von ITK-Technologien (information and communication technology)  
5 könnten Städte ihre Herausforderungen im Ressourcen, Umwelt- und Klimaschutz  
6 besser meistern. So kann mit intelligenter Vernetzung die dezentrale erneuerbare  
7 Energieerzeugung von Wind und Sonne in Städten und Kommunen gebündelt werden und  
8 bekommt so lokal Kraftwerkseigenschaften. Erzeuger\*innen und Verbraucher\*innen  
9 können mit ITK-Technologien automatisch so gesteuert werden, dass Stromangebot  
10 und –nachfrage stets in Balance sind. Intelligente Stromnetze erlauben einen  
11 höheren Stromtransport als es bisher möglich war. Intelligente Häuser steuern  
12 automatisch den Strom- und Wärmebedarf anhand des individuellen Bedarfs.  
13 Elektrische autonome Fahrzeuge könnten den CO<sub>2</sub>-Ausstoss reduzieren und und  
14 bieten Potentiale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Digitale  
15 Mobilitätsplattformen ändern die Organisation und Abläufe des Personenverkehrs  
16 und bieten dem Personenverkehr neue Möglichkeiten und den Bürger\*innen einen  
17 echten Mehrwert.

18 Kurz: Mit digitalen Technologien können Städte effizienter, grüner und sozial  
19 inklusiver werden.

20 Smart City Konzepte fokussieren dabei stark auf technologische Innovationen, die  
21 versprechen, dass das Leben in der Smart City nachhaltiger und effizienter wird.  
22 Dabei darf nicht übersehen werden, dass Smart Cities nicht nur Chancen, sondern  
23 auch Risiken generieren. So muss bei allen positiven Aspekten für Nachhaltigkeit  
24 und Klimaschutz die Technologie zuerst dem Menschen dienen. Smart Cities dürfen  
25 daher nicht zu einem Markt für Technologiekonzerne werden, sondern der Mensch  
26 muss im Mittelpunkt der Green Smart City stehen. Bei einer Green Smart City  
27 stehen die Bürger\*innen im Fokus und wird über digitale Plattformen einbezogen  
28 und beteiligt. Smart City Konzepte zielen oft auf die Möglichkeiten der Technik  
29 anstatt auf die Probleme, die es zu lösen gilt. Eine Green Smart City löst  
30 Probleme der Bürger\*innen um mehr Nachhaltigkeit, mehr Klimaschutz und mehr  
31 Partizipation zu erreichen. Eine Green Smart City setzt dabei auf offene  
32 Standards und Schnittstellen und stellt sicher, dass z.B.  
33 Personenbeförderungsdienstleistungen auch weiterhin gemeinwohl- und  
34 wettbewerbskonform ausgestaltet sind. Datenschutzrechtliche Probleme und andere  
35 Schutzvorgaben sind dabei prominent zu erörtern.

36 Smart City-Technologien werden unsere Gesellschaft beeinflussen. Eine Green-  
37 Smart-City achtet dabei darauf, dass die Systeme offen sind und gibt den  
38 Bürger\*innen die Möglichkeit der Mitbestimmung und Mitgestaltung.

39 Autonome Fahrzeuge – Teil einer Green Smart City-Strategie

40 Autonomes Fahren wird vermutlich schon in zehn Jahren Mobilität und die  
41 Gestaltung der Stadt auf grundlegende Weise verändern. Diese Entwicklung birgt  
42 Chancen aber auch Gefahren. Es ist wichtig, dem im Rahmen einer Green Smart  
43 City-Strategie einen besonderen Stellenwert einzuräumen. Wir müssen uns bei  
44 aller möglichen Skepsis diesem Thema widmen, weil schon bald die politischen und

45 technologischen Weichen gestellt werden. Der Ansatz sollte zusammen mit  
46 Elektromobilität gedacht werden, die sich aus einem möglichst hohen Anteil  
47 erneuerbarer Energien speist. Ebenso muss das Konzept des autonomen Fahrens mit  
48 der Zukunft von Carsharing und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs  
49 verknüpft werden.

50 Autonome Fahrzeuge haben ein großes Potential an Vorteilen und können unser  
51 gesamtes Leben verändern. Autonome Fahrzeuge erlauben es Menschen produktiver  
52 und mobiler zu sein, als sie es je waren. Autonomes Fahren wird sich auswirken  
53 auf den individuellen und kollektiven Verkehr: Im kollektiven Verkehr wird es zu  
54 einem Anstieg der Nutzung geteilter Fahrzeuge kommen mit der Folge von  
55 geringerem individuellem Fahrzeug-Besitz. Neue Geschäftsmodelle zu Angeboten von  
56 kollektiven Mobilitätsdienstleistungen (on-demand, Share-Economy) werden  
57 entstehen. Der Infrastrukturauslastung und die Parkraumauslastung wird  
58 verbessert. Und während auf der einen Seite die Nutzung motorisierter Verkehre  
59 steigt, steigt auf der anderen Seite auch die Effizienz der Verkehre und damit  
60 sinken die CO<sub>2</sub>-Emissionen – insbesondere dann, wenn die Fahrzeuge elektrisch (mit  
61 grünem Strom) betrieben werden. Selbstfahrende Fahrzeuge könnten zudem die  
62 Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Mit Hilfe von autonomen Fahrzeugen können  
63 Versorgungslücken im ÖPNV mit nachfragegerechten autonomen Fahrzeugen  
64 geschlossen und 24/7 Angebote mit angepassten Tarifstrukturen geschaffen werden.  
65 Der erste autonom fahrende Kleinbus ist im bayrischen Bad Birnbach in Betrieb  
66 genommen worden. In Bremerhaven wird eine Teststrecke für autonome Kleinbusse  
67 angestrebt.

68 Die Entwicklung in diesem Bereich hat bereits begonnen! Während heute alle  
69 erhältlichen Fahrzeuge noch einen Fahrenden voraussetzen, sind in vielen  
70 Fahrzeugen schon heute zahlreiche Fahrassistenzsysteme eingebaut (z.B. Spur-  
71 Assistent, Park-Assistent, automatisches Bremsen, Abstandsassistenten).  
72 Prototypen in denen die Fahrer\*innen nur nach Passagier ist, sind heute schon in  
73 der Umwelt unterwegs, diese aber nur im Bereich Forschung und Entwicklung. Die  
74 Markteinführungen von beschränkten selbstfahrenden Fahrzeugen wird von Experten  
75 für 2020 vorhergesagt und die Einführung von voll autonomen Fahrzeugen für 2020-  
76 2025 (für komplexe Verkehrssituationen ab 2025-30).

77 Der Wandel zu fahrerlosen Fahrzeugen wird Auswirkungen auf viele Bereiche der  
78 Wirtschafts- und Verkehrspolitik haben. Algorithmen und IT-Architektur (statt  
79 Verbrennungstechnologie) sind zukünftig die Erfolgsfaktoren für Automobil-  
80 Hersteller. Damit stehen sie zukünftig im Wettbewerb mit neuen Akteur\*innen aus  
81 der IT-Branche, wie z.B. Google. Akteur\*innen mit neuen Geschäftsmodellen zu  
82 Mobilität können in den Markt treten und ebenfalls zu Wettbewerbern zu den  
83 klassischen Herstellern und ÖPNV-Anbietern werden. Auf der Seite der  
84 Verkehrspolitik bedarf es der Anpassung zahlreicher Regulierungen und Gesetze.  
85 Die Nutzung des Straßenraums und dieser selbst wird sich langfristig stark  
86 ändern. Eine menschenfreundliche Nutzung besitzt Potentiale für die  
87 Stadtentwicklung und eine bessere Gestaltung von Verkehrsräumen. Auch eine  
88 Temporeduzierung muss in diesem Zusammenhang mit gedacht werden.

89 Die Chancen sind also offensichtlich: ein Gewinn an Verkehrssicherheit,  
90 Teilhabe, eine deutliche Reduzierung der benötigten Fahrzeuge wie der benötigten  
91 Parkflächen, eine Überwindung der Mobilität aus fossilen Energieträgern. Die  
92 Gefahren sind aber auch zu diskutieren: ein starker Anstieg der

93 Verkehrsleistung, Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße,  
94 eine Bedrohung des öffentlichen Verkehrs.

95 Bremen als Stadt und Standort der Automobilindustrie muss eine führende Position  
96 im Bereich des autonomen Fahrens einnehmen und sich frühzeitig auf autonomes  
97 Fahren einstellen. Bremen als Fahrradhauptstadt muss sich aber auch in  
98 besonderem Maße um die Belange von Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen  
99 kümmern. Der öffentliche Nahverkehr soll gestärkt werden.

100 Wir bitten daher den Landesvorstand:

- 101 • Zu den Themen Green Smart City und Autonomes Fahren eine eigenständige  
102 Grüne Position für den Programmprozess zu entwickeln
- 103 • Einen parteiinternen Workshop zu autonomen Fahren zu organisieren, Chancen  
104 und Risiken abzuwägen
- 105 • In öffentlichen Formaten unter Beteiligung von Externen wie zum Beispiel  
106 Mercedes, BremerhavenBus oder BSAG Deutsche Forschungszentrum für  
107 Künstliche Intelligenz (DFKI) eine breite Debatte anzustoßen und ein  
108 Positionspapier zu entwickeln.

## Unterstützer\*innen

Ronny Meyer; Daniel Buscher; Petra Fritsche-Fritsche-Ejemole; Nima Pirooznia; Kirsten Kappert-Gonther; Carsten Werner; Ralf Bohr; Jens Schabacher (KV MÖV); Landesvorstand