A17 Green Smart City und Autonomes Fahren: Klimafreundliche digitale Stadt

Antragsteller*in: Ralph Saxe
Tagesordnungspunkt: 2. Anträge

Die Digitalisierung ist eines der großen Themen der Gegenwart und Zukunft und verändert schon heute viele Lebensbereiche des Menschen. Die Digitalisierung macht dabei auch nicht vor den Städten und Kommunen halt – im Gegenteil: Durch die Nutzung von ITK-Technologien (information and communication technology) könnten Städte ihre Herausforderungen im Ressourcen, Umwelt- und Klimaschutz besser meistern. So kann mit intelligenter Vernetzung die dezentrale erneuerbare Energieerzeugung von Wind und Sonne in Städten und Kommunen gebündelt werden und bekommt so lokal Kraftwerkseigenschaften. Erzeuger*innen und Verbraucher*innen können mit ITK-Technologien automatisch so gesteuert werden, dass Stromangebot und –nachfrage stets in Balance sind. Intelligente Stromnetze erlauben einen höheren Stromtransport als es bisher möglich war. Intelligente Häuser steuern automatisch den Strom- und Wärmebedarf anhand des individuellen Bedarfs. Elektrische autonome Fahrzeuge könnten den CO2-Ausstoss reduzieren und und bieten Potentiale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Digitale Mobilitätsplattformen ändern die Organisation und Abläufe des Personenverkehrs und bieten dem Personenverkehr neue Möglichkeiten und den Bürger*innen einen echten Mehrwert.

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

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

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

Autonome Fahrzeuge – Teil einer Green Smart City-Strategie

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

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

Autonome Fahrzeuge haben ein großes Potential an Vorteilen und können unser gesamtes Leben verändern. Autonome Fahrzeuge erlauben es Menschen produktiver und mobiler zu sein, als sie es je waren. Autonomes Fahren wird sich auswirken auf den individuellen und kollektiven Verkehr: Im kollektiven Verkehr wird es zu einem Anstieg der Nutzung geteilter Fahrzeuge kommen mit der Folge von geringerem individuellem Fahrzeug-Besitz. Neue Geschäftsmodelle zu Angeboten von kollektiven Mobilitätsdienstleistungen (on-demand, Share-Economy) werden entstehen. Der Infrastrukturauslastung und die Parkraumauslastung wird verbessert. Und während auf der einen Seite die Nutzung motorisierter Verkehre steigt, steigt auf der anderen Seite auch die Effizienz der Verkehre und damit sinken die CO2-Emissionen – insbesondere dann, wenn die Fahrzeuge elektrisch (mit grünem Strom) betrieben werden. Selbstfahrende Fahrzeuge könnten zudem die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen. Mit Hilfe von autonomen Fahrzeugen können Versorgungslücken im ÖPNV mit nachfragegerechten autonomen Fahrzeugen geschlossen und 24/7 Angebote mit angepassten Tarifstrukturen geschaffen werden. Der erste autonom fahrende Kleinbus ist im bayrischen Bad Birnbach in Betrieb genommen worden. In Bremerhaven wird eine Teststrecke für autonome Kleinbusse angestrebt.

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

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

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

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

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

Wir bitten daher den Landesvorstand:

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