

A17neu 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. Sie macht dabei auch
3 nicht vor den Städten und Kommunen halt, im Gegenteil: im Rahmen von „Smart-
4 City-Technologien“ werden sich unsere Städte verändern – ob mit oder ohne
5 Gestaltung durch die Politik.

6
7 Chancen von Smart Cities für Grüne Politik und „Green Smart Cities“ als Antwort
8 auf ihre Risiken

9
10 Durch die Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) könnten
11 Städte ihre Herausforderungen im Ressourcen-, Umwelt- und Klimaschutz besser
12 meistern. „Intelligente“ Stromnetze und Häuser, eine vernetzte dezentrale
13 Energieerzeugung usw. sind entscheidend für das Gelingen der Energiewende.
14 Digitale Mobilitätsplattformen ändern die Organisation und Abläufe des
15 Personenverkehrs und bieten diesem damit neue Möglichkeiten und den Bürger*innen
16 einen echten Mehrwert. Konzepte der „Sharing Economy“ bieten ökologische,
17 ökonomische und soziale Vorteile für Bürger*innen. Politische Planungs- und
18 Entscheidungsprozesse können durch „Smart Governance“ transparenter und
19 partizipativer werden, die öffentliche Verwaltung durch digitale Angebote
20 bürger*innenfreundlicher. Kurz: Mit digitalen Technologien können Städte
21 effizienter, grüner, partizipativer und sozial inklusiver werden.

22
23 Smart-City-Konzepte fokussieren dabei stark auf technologische Innovationen, die
24 versprechen, dass das Leben in der Smart City nachhaltiger und effizienter wird.
25 Dabei darf nicht übersehen werden, dass Smart Cities nicht nur Chancen, sondern
26 auch erhebliche Risiken generieren – vom Datenschutz über Rebound-Effekte und
27 die Sicherheit von IKT-Systemen bis zu einer noch stärkeren Verlagerung
28 öffentlicher Dienstleistungen hin zu privaten Konzernen.

29
30 Unsere Grüne Antwort darauf müssen „Green Smart Cities“ sein, die die Menschen
31 in den Mittelpunkt stellen. Die Bürger*innen müssen von den Chancen der
32 Digitalisierung profitieren, aber wirksam vor den Risiken geschützt werden.
33 Elementar dafür sind wirksamer Datenschutz, offene Standards und Schnittstellen,
34 politische Rahmenbedingungen, die tatsächlich mehr Nachhaltigkeit gewährleisten
35 statt ein mehr an Konsum, und eine enge Beteiligung der Bürger*innen durch
36 digitale Plattformen.

37
38 Autonome Fahrzeuge – Teil einer Green-Smart-City-Strategie

39
40 Ein Teil solcher Konzepte birgt dabei ganz besondere Potenziale: Autonomes
41 Fahren. Diese Technologie wird vermutlich schon in zehn Jahren Mobilität und die
42 Gestaltung der Stadt auf grundlegende Weise verändern. Wir müssen uns bei aller
43 möglichen Skepsis diesem Thema widmen, weil schon bald die politischen und
44 technologischen Weichen gestellt werden.

45
46 Autonomes Fahren kann das Bild von Städten radikal verändern – wenn es gelingt,
47 diese technologische Innovation für eine für die Stadtentwicklung fundamentale

48 gesellschaftliche Innovation zu nutzen: den Abschied vom eigenen Auto. Autonomes
49 Fahren kann dafür der entscheidende Faktor sein – etwa, weil ständig autonome
50 Carsharing-Fahrzeuge verfügbar sind und durch autonome Kleinbusse der
51 öffentliche Nahverkehr auch in Randbezirken und außerhalb der
52 Hauptverkehrszeiten attraktiver wird. Mit den privaten PKW würde eines der
53 Haupthemmnisse für grüne Stadtentwicklung wegfallen, der ruhende Verkehr. Wo
54 heute Parkplätze sind, könnten morgen breite Fahrradwege, Grünflächen oder Platz
55 für spielende Kinder sein. Autonomes Fahren könnte damit ein Potenzial für die
56 Stadtentwicklung bieten, wie wir es seit Jahrzehnten nicht hatten.

57
58 So groß die Potenziale dieser Technologie sind, so groß sind aber auch ihre
59 Risiken. Wie bei fast allen technologischen Entwicklungen droht auch hier der
60 Rebound-Effekt mögliche Effizienzgewinne zunichte zu machen, wenn autonomes
61 Fahren dazu führt, dass der innerstädtische motorisierte Individualverkehr sogar
62 noch zunimmt. Autonome Fahrzeuge können die Verkehrssicherheit erhöhen, bieten
63 aber durch ihre ständige Vernetzung neue Gefahren für Sicherheit und
64 Datenschutz. Akteur*innen mit neuen Geschäftsmodellen zu Mobilität können in den
65 Markt treten und zu Wettbewerbern zu den klassischen Automobilherstellern und
66 ÖPNV-Anbietern werden – mit wiederum neuen Chancen und Risiken.

67
68 Es gilt deshalb, rechtzeitig die politischen Rahmenbedingungen so zu gestalten,
69 dass Smart-City-Technologien wie das Autonome Fahren tatsächlich für eine
70 nachhaltige, bürger*innenfreundliche Stadtentwicklung genutzt werden. Dafür
71 brauchen wir eine klare grüne Haltung und fundierte Konzepte. Wir bitten daher
72 den Landesvorstand:

- 73 • in der Partei zu den Themen Green Smart City und Autonomes Fahren eine
74 eigenständige Grüne Position für den Programmprozess zu entwickeln,
- 75 • dafür eine parteiinterne Veranstaltung zu Autonomem Fahren zu
76 organisieren, zum Beispiel als offenen Workshop der beteiligten
77 Landesarbeitsgemeinschaften, und
- 78 • in öffentlichen Formaten unter Beteiligung von Externen wie zum Beispiel
79 Mercedes, BremerhavenBus, BSAG oder dem Deutschen Forschungszentrum für
80 Künstliche Intelligenz (DFKI) eine breite Debatte anzustoßen und ein
81 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