

Antrag

der Abgeordneten Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Dr. Christopher Gohl, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Mit Marktwirtschaft und Innovation das Klima schützen und unseren Wohlstand sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nachhaltigkeit durch Innovation ist der Schlüssel einer dauerhaft prosperierenden Gesellschaft in Frieden, Freiheit und Wohlstand. Denn nachhaltiges Wachstum kann nur mit Innovationen erreicht werden. Technischer Fortschritt ist eine zwingende Voraussetzung für den Erhalt und Ausbau unseres Wohlstands in einer dauerhaft lebenswerten Umwelt.

Wer dagegen versucht, einen Keil zwischen gesellschaftlichen und wissenschaftlich-technologischen Fortschritt zu treiben, legt die Axt nicht nur an unseren gesellschaftlichen Grundkonsens, er ignoriert auch jede historische Empirie. Denn technologischer und gesellschaftlich-kultureller Fortschritt gingen immer Hand in Hand. Freie, innovationsfreundliche Gesellschaften florierten in der Weltgeschichte ökonomisch und kulturell, was in aller Regel auch in sozialen und ökologischen Erfolg mündete.

Dennoch überwiegen Ängste vor neuen Entwicklungen in der öffentlichen Debatte auch heute oft wieder die wissenschaftliche Neugier; der Skeptizismus gegenüber neuen Technologien überwiegt die Suche nach besseren, effizienteren Lösungen, das Vorsorgeprinzip überwiegt das Innovationsprinzip.

Erklärbar ist dies mit einer populären Umdeutung des Modernitätsbegriffs. Was heute in der politischen Debatte zunehmend als fortschrittlich und progressiv gesehen wird, scheint eine grundsätzliche Offenheit gegenüber dem technologischen Fortschritt oft gerade nicht mehr zu beinhalten. Im Gegenteil scheint es zunehmend als progressiv

gesehen zu werden, den technologischen Fortschritt nur noch dann willkommen zu heißen, wenn er bestimmten ideologischen Weltanschauungen gerecht wird. Der Fortschrittsbegriff wird also von vornherein eingehegt und so letztlich im Rahmen einer ideologisch getriebenen Weltanschauung ganz grundsätzlich unter Vorbehalt gestellt.

Hinzu kommt, dass eine Gesellschaft mit wachsendem Wohlstand und steigender Lebensqualität zunehmend risikoavers agiert. Abstrakte Gefahren von gesellschaftlichen und technologischen Veränderungen werden zu konkreten Risiken umgedeutet und diese werden losgelöst von tatsächlichen Lebensrisiken betrachtet. Dabei wird nicht berücksichtigt, dass ein Zuwachs von Lebensqualität für immer mehr Menschen nur möglich ist, wenn Gefahrenpotentiale neutral bewertet, Risiken eingegangen und gegenüber bestehenden Risiken rational abgewogen werden. Trotz der immer besseren Verfügbarkeit von Daten und analytischen Methoden zur Risikobewertung scheint die zunehmende Komplexität der technologischen Möglichkeiten viele Menschen zu überfordern. Unzureichende Risikokompetenz spielt in die Hände von Ideologen, die rückwärtsgewandte Sicherheit und Stabilität versprechen.

In diesem Sinne umgedeutet wurde von der Bundesregierung z. B. bereits der Begriff „smart“. Ein Wort, das zunächst nur „intelligent, gewitzt“ bedeutet und damit innovative Lösungen für alle nur denkbaren Probleme und Zielerreichungen beschreibt, wurde in der Smart City Charta der Bundesregierung (2017) zwingend mit einem (Zitat) „starken Werte- und Zielebezug“ verknüpft. Diese Herangehensweise scheint zwar durch den Wohlklang der allgemein gehaltenen Zielvorgaben wie „inklusiv“ oder „florierend“ kaum angreifbar, entlarvt aber gleichsam die wertebetonte Umdeutung des Begriffs, seine Verdrehung in eine pauschale Beliebigkeit allgemein positiv besetzter Schlagworte ohne die Notwendigkeit ihrer Konkretisierung. Nicht etwa intelligente Ansätze für die Erreichung höchst individueller Stadtentwicklungsziele, wie eine bessere Datenintegration, werden hier noch als „smart“ bezeichnet, sondern alles, was dem selbst definierten Wertekanon irgendwie hilft. Hier vergeht sich die Bundesregierung nicht nur an der Achtung der kommunalen Selbstverwaltung, sondern verengt explizit den Fortschrittsbegriff ideologisch.

Noch entlarvender ist es, wenn einzelne Vertreter einer vermeintlich „postmaterialistischen“ Weltanschauung Technologieneutralität im Glauben der Kenntnis der – nach eigenen Kriterien – besten Lösung ablehnen. Dabei wird weder der Ursprung dieser Lösungen als Ergebnis eines dynamischen Innovationsprozesses der Vergangenheit akzeptiert, noch wird anerkannt, dass Innovationswettbewerb historisch evident ökologische, ökonomische oder soziale Ziele am effizientesten erreichen konnte. Ein solch paternalistischer, ja arroganter technologiepolitischer Ansatz hat mit einer modernen Einstellung im klassischen Sinne nichts zu tun.

Oft werden Chancen und Risiken nicht nüchtern und im Interesse an Erkenntnis und tatsächlichen Lösungen abgewogen. Stattdessen werden wissenschaftliche Daten und Methoden selektiv für ideologisch intendierte Regulierungen und Verbote instrumentalisiert. So werden z. B. Feinstaub- und Stickoxidbelastungen an einzelnen Straßekreuzungen für Fahrverbote herangezogen, obwohl die Standorte der Messstellen nachweislich nicht repräsentativ für den Umfang und die Dauer der Belastung der Bevölkerung sind. Wesentlich höhere bzw. langfristig wirkräftigere Luftbelastungen, z. B. an hochfrequentierten U-Bahnhöfen oder in Innenräumen, werden dagegen kaum thematisiert. Ebenso wenig werden die Emissionsquellen und ihr relativer Beitrag zur Gesamtbelastung auf Basis einer konsequenten Kosten-Nutzen-Bewertung reguliert. Wo Technologieneutralität der wirksamste Lösungsansatz wäre, wird eine ideologisch motivierte Vorauswahl von Alternativen getroffen. Das führt nicht nur zu Verzögerungen bei der eigentlichen Zielerreichung, sondern auch zu einer unnötigen Polarisierung in der politischen Debatte.

Aber auch in der Klimadebatte werden einzelne Maßnahmen ganz überwiegend nicht neutral nach ihrem Verhältnis von Nutzen und Kosten abgewogen. Statt die Effizienzvorteile eines alle Wirtschaftsbereiche einschließenden Klimaschutzziels und Emissionshandels zu betonen, wird mit der Aufteilung in sektorspezifische Klimaschutzziele teures Schubladendenken kultiviert. So wird für den Verkehr die vermeintliche Treibhausgasreduktion durch Verbote von Kurzstreckenflügen breit debattiert, obwohl innereuropäische Flüge bereits heute komplett in den innereuropäischen Emissionshandel integriert sind und damit kein eingesparter Flug auch nur eine einzige Tonne CO₂ vermeidet. Ebenso reine Symbolik ist die Aufforderung zum Stromsparen, etwa bei Serverfarmen oder Streamingdiensten. Die deutschen Sektorziele im Klimaschutz, der auf die Brennstoffe für Verkehr, Gebäude und Gewerbe beschränkte CO₂-Preis des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) und unzählige Auflagen und Subventionen für Klimaschutzprojekte zeugen von einem tiefen Misstrauen in die Innovationsfähigkeit von Märkten. Da überzeugt auch der Verweis auf die Überforderung einzelner Branchen oder Verbrauchergruppen als Argument gegen einen einheitlichen CO₂-Preis nicht. Zum einen sind nicht nur zwischen den Sektoren die Unterschiede in den Vermeidungskosten groß, sondern auch innerhalb der recht willkürlich getrennten, sehr heterogenen Wirtschaftsbereiche. Gerade bei großen Kostenunterschieden liegen die Vorteile des Emissionshandels auf der Hand. Schließlich gibt es viel zu gewinnen, wenn diejenigen mit den geringsten Kosten die meisten Emissionen reduzieren und dafür von anderen Marktteilnehmern finanziell kompensiert werden.

Anders als der Emissionshandel ist der oft propagierte Instrumentenmix aus sektoral unterschiedlichen CO₂-Preisen, selektiven Regulierungen und Subventionen nicht geeignet, die Klimaschutzziele treffsicher zu erreichen. Es ist die Spitze des politischen Populismus, wenn die Verfechter der Mikrosteuerung behaupten, der Emissionshandel allein ohne „unterstützende“ Maßnahmen sei teuer und sozial ungerecht. Die Klimaschutzkosten werden durch zusätzliche Maßnahmen schließlich keineswegs reduziert, sondern insgesamt erhöht. Lediglich ihre Belastungswirkungen werden verschleiert. Sie schlagen sich woanders nieder und sind nicht so transparent wie Zertifikatspreise. Unnötig hohe Energiekosten, steigende Mieten und geringere Kapitalrenditen können z. B. die Folge sein. Ein einfacher Vergleich zwischen Zertifikatspreisen und bestimmten Preisaufschlägen innerhalb einzelner Produktgruppen ist daher grundsätzlich fehlerhaft, da in diesem Vergleich alle anderen Kosten des Instrumentenmixes (beim Emissionshandel gleich null) schlicht ignoriert werden.

Die Klimaschutzkosten sind also in einem Instrumentenmix in ihrer Gesamtheit grundsätzlich höher. Da die wettbewerblichen Innovationsanreize eines einheitlichen Preissignals fehlen, findet keine systematische Suche nach kosteneffizienten Emissionsminderungen statt. Zudem müsste der CO₂-Preis immer wieder planwirtschaftlich nachreguliert werden, um bei den tatsächlichen Emissionen auf Zielkurs zu kommen, der im Emissionshandelssystem als fester CO₂-Deckel nicht nur integraler Bestandteil, sondern Ausgangspunkt ist.

Durch einen komplizierten Instrumentenmix wird dagegen die effiziente Lenkungswirkung des CO₂-Preises untergraben, die Kosten steigen und die Planungssicherheit für die Wirtschaft leidet. Beim Emissionshandel mit stabilem, mengenorientiertem Zielpfad preist der Markt hingegen künftige Entwicklungen bereits heute ein, sodass zumindest klimapolitisch bedingte Planungsrisiken minimiert werden.

Der soziale Ausgleich der Klimaschutzkosten kann ebenfalls nur dann gerecht erfolgen, wenn diese überhaupt in ihrer Gesamtheit transparent sichtbar und berechenbar werden. Bei einem Instrumentenmix, der auch ordnungsrechtliche Maßnahmen beinhaltet, die für jeden Einzelnen höchst unterschiedlich ausfallen, ist die individuelle Belastung nicht ansatzweise bezifferbar, und somit kann auch ein sozialer Ausgleich nicht gerecht geleistet werden. Daher ist die Beschränkung auf den Emissionshandel und die anschließende Pro-Kopf-Umlage der Einnahmen über eine Klimadividende

nicht nur effizient, sondern auch sozial gerechter als jeder komplizierte Instrumentenmix.

Interessengruppendruck und Phantasielosigkeit beim Belastungsausgleich der Betroffenen dürfen nicht als Vorwand dienen, auf die gesamtwirtschaftlichen Kostensparnisse eines marktwirtschaftlichen Klimaschutzes mit einem einheitlichen, über den Markt festgestellten CO₂-Preis zu verzichten.

Das Emissionshandelssystem mit einem festen CO₂-Limit hat seine Wirksamkeit bewiesen (vgl. z. B. www.welt.de/wirtschaft/plus204830102/Deutschlands-CO2-Emissionen-Marktwirtschaft-schlaegt-gruene-Gesinnungspolitik.html). Auch die Europäische Kommission hat diesen Weg als überlegen erkannt. Nur mit marktwirtschaftlichen Anreizen für Innovationen und technologischen Fortschritt kann Deutschland als Land der Ingenieure und als Ausrüster der Welt auch im weltweiten Kampf gegen den Klimawandel einen relevanten Unterschied machen. Sinnvolle Klimapolitik muss daher neutral betrachtet darin liegen, den bestehenden Emissionshandel sektoral, EU-weit und schließlich auch international auszuweiten. Nur so schaffen wir auf die Dauer effektive Emissionsminderungen ohne Verlagerungseffekte und damit faire internationale Wettbewerbsbedingungen. Wollen wir Klimaneutralität wohlstandswahrend erreichen, müssen wir auch den Suchprozess nach den effizientesten CO₂-Minderungen auf Methoden des aktiven CO₂-Entzugs aus der Atmosphäre ausdehnen. Von der herrschenden Verhinderungsregulierung müssen wir endlich den Sprung zu innovationsfördernden Rahmenbedingungen schaffen. Um beiden Erweiterungsaspekten Rechnung zu tragen, hat die FDP-Fraktion mit „Arbil“ ein tokenbasiertes Handelssystem vorgeschlagen (vgl. BT-Drs. 19/14039). Es erlaubt sowohl die einfache internationale Verknüpfung bestehender Emissionshandelssysteme als auch die äquivalente Integration von CO₂-Senken in das Emissionshandelssystem.

Mit intelligenter und unideologischer Politik können wir auch anderen Umweltproblemen die Stirn bieten. Moderne Agrartechnologien können die Ernährung von zehn Milliarden Menschen bei gleichzeitiger Verringerung der Umweltbelastung sichern. Neue Züchtungstechniken wie das Genome Editing liefern bereits heute vielversprechende Antworten auf veränderte Umweltbedingungen. Positionssysteme und Sensoren ermöglichen die selektive Bodenbearbeitung und einen gezielten, sparsamen und bedarfsangepassten Einsatz von Wasser, Düngern und Pflanzenschutzmitteln. Digitalisierung in der Tierzucht ermöglicht eine präzise, leistungs- und bedarfsorientierte Fütterung und eine bessere Kontrolle des Wohlbefindens der Tiere. Auch das reduziert die Umweltbeeinträchtigungen bei steigendem Ertrag. Mit Carbon Farming, der CO₂-Bindung in Ackerböden, besteht eine Chance für die Landwirtschaft, zur Dekarbonisierung der Wirtschaft beizutragen. Angesichts solcher Chancen einseitig auf den traditionellen ökologischen Landbau zu setzen, ist falsch verstandener Umweltschutz. So werden diese erfolgsversprechenden Innovationen und die damit verbundenen Marktchancen für innovative Unternehmen aus Deutschland ausgebremst.

Auch die Bedrohung der maritimen Ökosysteme durch die steigende Plastikmüllflut können wir aufhalten. Um den Eintrag von Plastikmüll in die Weltmeere zu reduzieren, müssen die Eintragswege von Kunststoff in die Umwelt näher betrachtet und eine globale Lösung gefunden werden. Hier rückt die gesamte Verantwortungskette vom Hersteller über den Händler hin zum Verbraucher in den Fokus. Anreize für eine internationale Kooperation von Forschungs- und Entwicklungsprojekten sollten in Gang gesetzt werden, damit mit innovativen Verfahren der Eintrag von Plastik in die Umwelt minimiert wird. Gerade innovative Startups können in diesem Bereich mit günstigen Finanzierungsbedingungen viel bewegen. Eine einseitige ideologische Politik, die Kunststoff als Werkstoff pauschal vom Markt verdrängt und damit auch die Nutzung seiner umweltfreundlichen Eigenschaften verhindert, kann nicht im Interesse der Nachhaltigkeit sein.

Risikomündigkeit und Technologieneutralität müssen wieder ins Zentrum politischer Entscheidungen rücken. Denn „Sicherheit statt Risiko“ ist schon lange nicht mehr nur ein konservatives Leitmotiv. Das Narrativ des Vorsorgeprinzips als Innovationstreiber (vgl. Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf BT-Drs. 19/9270), ist als explizite Ausformulierung eines ideologisch eingeeengten Fortschrittsbegriffs heute auch Grundkonsens linker Strömungen geworden.

Um dieser Umdeutung des Fortschrittsbegriffs und der Anmaßung von Wissen sogar gegenüber künftigen Entwicklungen ein klares Signal entgegenzusetzen, hat die Fraktion der FDP in dieser Legislaturperiode eine ganze Reihe von Anträgen mit dem Titel „Smart Germany“ eingebracht, die für neue, im klassischen Sinne „smarte“, meist digital unterstützte Lösungen stehen. Risiken müssen mit geeigneten wissenschaftlichen Methoden analysiert und neutral abgewogen werden. Wer sie dagegen grundsätzlich vermeiden möchte, kommt nicht voran – weder wirtschaftspolitisch noch ökologisch.

Der Deutsche Bundestag spricht sich in diesem Sinne gegen eine normativ geleitete Technologie- und Innovationspolitik und für die weitest gehende Offenheit gegenüber Innovation, Forschung, Erfinder- und Disruptionsgeist aus. Der Grundsatz der neutralen Risikoabwägung und der grundsätzlichen Technologieoffenheit muss für alle Fachbereiche gelten. In den Bereichen Umwelt, Verkehr, Landwirtschaft, Digitales, Stadtentwicklung, Bau und Wohnen wird er im täglichen Leben der Bürgerinnen und Bürger besonders sichtbar.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

A) im Bereich Umwelt und Klima

1. in der Gesetzesfolgenabschätzung das Innovationsprinzip parallel zum Vorsorgeprinzip zu verankern,
2. Regulierungen zur vermeintlichen Minderung von Treibhausgasemissionen in Bereichen, die ohnehin bereits vom Europäischen Emissionshandelssystem erfasst sind und somit aufgrund des Wasserbetteffekts keine realen Auswirkungen auf das Klima haben, abzuschaffen und in Zukunft zu unterlassen,
3. in Deutschland und auf europäischer Ebene die Ausweitung des Emissionshandelssystems mit einem harten CO₂-Limit auf die Sektoren Gebäude und Verkehr voranzutreiben,
4. Klimapartnerschaften mit anderen Staaten einzugehen, um auf diese Weise bestehende Emissionshandelssysteme international zu verlinken bzw. auszudehnen,
5. sich für die technologieneutrale Einbindung negativer Emissionen in den EU-Emissionshandel einzusetzen, z. B. über ein tokenbasiertes System, das technologieoffen den aktiven Entzug von CO₂ aus der Atmosphäre belohnt (vgl. z. B. BT-Drs. 19/14039),
6. die Bürger im Gegenzug zur CO₂-Bepreisung des Emissionshandels durch eine weitmöglichste Absenkung aller energiebezogenen Steuern, Abgaben und Umlagen zu entlasten. Dazu zählt die Reduzierung und langfristige Abschaffung der Stromsteuer, eine deutlich reduzierte EEG-Umlage sowie die Senkung der Energiesteuern auf Kraft- und Brennstoffe und eine Abschaffung der Kfz-Steuer;
7. soziale Härten durch eine pauschale Klimadividende für private Haushalte zu vermeiden,
8. sich für eine technologieneutrale Stärkung der Grundlagenforschung in allen Bereichen der Umwelt- und Klimaschutztechnologie einzusetzen,

9. Umweltinformationssysteme in Ballungsgebieten konsequent so zu gestalten, dass die repräsentative Belastungssituation der Bevölkerung in Echtzeit abgebildet wird, anstatt allein statisch die Schadstoffbelastung weniger Hotspots direkt am Straßenrand für vermeintlich gesundheitsschädliche Grenzwertüberschreitungen zugrunde zu legen,
 10. die technologieoffene Weiterentwicklung von Methoden und Techniken zur Reduzierung und zum Recycling von Kunststoffabfällen voranzutreiben und dabei auch die nachträgliche Entfernung von Makro- und Mikroplastik zu berücksichtigen;
- B) im Bereich Verkehr
1. die Luftverkehrssteuer, die unter dem Dach des Emissionshandelssystems zu keiner zusätzlichen CO₂-Vermeidung führt, langfristig abzuschaffen, damit die Airlines mehr Mittel für innovative und klimafreundliche Technologien zur Verfügung haben,
 2. eine Förderstruktur zu entwickeln, die für klimafreundliche Innovationen im Luftverkehr Risikokapital bereitstellt; die Projektförderung hat unabhängig von der Politik technologieoffen und unbürokratisch zu erfolgen,
 3. die als Kaufprämien und Umweltbonus umetikettierten Subventionstatbestände bei der Elektromobilität sofort zu beenden,
 4. auf europäischer Ebene darauf hinzuwirken, dass im Zuge der Ausweitung des Europäischen Emissionshandelssystems auf den Verkehr die EU-Flottengrenzwerte abgeschafft werden,
 5. auf eine technologieoffene Ausgestaltung der CO₂-Regulierung im Verkehrssektor (z. B. Flottengrenzwerte für Pkw und Lkw, Clean Vehicle Directive, RED II) hinzuwirken, in der die CO₂-Vermeidung durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe ebenso Berücksichtigung findet wie die Elektromobilität,
 6. durch Trennung von Netz und Betrieb im Schienenverkehr bei gleichzeitiger Privatisierung der Betreibergesellschaften für mehr Wettbewerb und dadurch einen attraktiveren Bahnverkehr mit günstigeren Preisen und besserem Service zu sorgen,
 7. weitere Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren auf den Weg zu bringen, um einen bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrswege sicherzustellen;
- C) im Bereich Landwirtschaft
1. die Chancen von neuen Züchtungsmethoden anzuerkennen und eine auf wissenschaftlichen Tatsachen basierende, differenzierte Bewertung dieser Zukunftstechnologie sicherzustellen,
 2. für eine grundsätzliche Überarbeitung des EU-Gentechnikrechts einzutreten, nach der in einem neuen, abgestuften Risikoklassifizierungsverfahren sämtliche Pflanzenzüchtungsverfahren, ausgehend von klassischen Züchtungsverfahren bis hin zu modernen Genome-Editing-Verfahren (z. B. SDN, ODM-Technologien oder Insertion artfremder Gene), zu berücksichtigen sind,
 3. auf europäischer Ebene dafür einzutreten, dass langfristig das Ergebnis der Züchtung ins Zentrum der Zulassungsbetrachtung gestellt wird und somit der Übergang zu einem produktorientierten Zulassungsverfahren gestaltet wird, das den tatsächlichen Risikogehalt für Mensch, Tier und Umwelt in angemessener Weise berücksichtigt,

4. auf europäischer Ebene dafür zu sorgen, dass in regelmäßigen Abständen – beispielsweise alle fünf Jahre – die wissenschaftliche Aktualität und praktische Anwendbarkeit der Züchtungsregelungen überprüft wird. Freisetzungsversuche, die für die praktische Forschung unerlässlich sind, müssen in Deutschland möglich sein, um eine Abwanderung deutscher Forschung ins Ausland einzudämmen;
- D) im Bereich Digitales
1. das Prinzip permissionless innovation, also eine prinzipielle Erlaubnis zur Einführung von neuen Technologien, einzuführen, solange keine hinreichende Eintrittswahrscheinlichkeit für Schäden durch neue Technologien nachgewiesen werden kann,
 2. das Innovationsprinzip gleichberechtigt neben das Vorsorgeprinzip zu stellen,
 3. bestehende Gesetze, Vorschriften und Normen systematisch auf mögliche negative Auswirkungen auf die Innovationskraft zu überprüfen, ggf. anzupassen oder ganz abzuschaffen,
 4. eine Rosskur für die Bürokratie einzuleiten, in der Dokumentationen auf den Prüfstand gestellt, grundsätzlich digitalisiert und bei nicht erwiesener Notwendigkeit abgeschafft werden,
 5. mithilfe von digitalen Simulationen verwaltungstechnische Abläufe zu überprüfen und zu optimieren,
 6. das Prinzip „Nachhaltigkeit durch Innovation“ auch für das Staatswesen selbst zum Leitprinzip zu erklären. Die öffentliche Verwaltung muss zum Vorreiter bei der Nutzung neuer Technologien werden. Die Bundesregierung ist daher gefordert,
 - a) eine KI-Strategie für die öffentliche Verwaltung zu erarbeiten und schon jetzt auf einheitliche Standards und Zertifikate für die Anwendung von KI-Systemen im öffentlichen Sektor hinarbeiten (siehe BT-Drs. 19/22182),
 - b) Experimentierräume für die Anwendung neuer Technologien innerhalb der öffentlichen Verwaltung zu schaffen,
 - c) eine Digitaldividende für Behörden zu etablieren, durch welche es ihnen möglich wird, über durch Modernisierungen eingespartes Budget weiterhin zu verfügen und dieses in Eigenverantwortung sachgerecht zu reinvestieren,
 - d) die Verwaltung deutlich stärker als bisher für digitale Konzepte und Lösungen von außen zu öffnen, damit sich der Ideenreichtum und die Kompetenz unserer Wirtschaft und Gesellschaft mehr als bisher auch im Bereich der digitalen Innovationen in den Arbeitsprozessen unserer öffentlichen Verwaltung niederschlagen kann,
 7. ein Bundesministerium für digitale Transformation zu schaffen, das, eng mit den anderen Regierungsressorts verknüpft, Digitalisierungsprojekte über alle Fachbereiche hinweg koordiniert, Kernthemen wie die Verwaltungsmodernisierung und den Ausbau der digitalen Infrastruktur zentral vorantreibt und wertneutral einheitliche Rahmenbedingungen für digitale Prozesse in Städten und auf dem Land schafft;
- E) in den Bereichen Stadtentwicklung, Wohnen und Bau
1. eine umfassende Technologieoffenheit bei Anforderungen an Gebäude und den Bauprozess zu gewährleisten,
 2. in diesem Sinne zusätzliche Vorgaben zu Wärmeschutz oder den Austausch von Ölheizungen im Gebäudeenergiegesetz (GEG) zu streichen, damit Treibhausgasreduktion und Ressourceneinsparung zu jeder Zeit kosteneffizient erfolgen kann,

3. eine Studie zu finanzieren, in der eine geeignete CO₂-Bilanzierungsmethode für Maßnahmen an und in Immobilien, sowohl für den Neubau als auch bei Sanierungen, über den gesamten Lebenszyklus berücksichtigt werden, erarbeitet wird, um dem Eigentümer konsistent verschiedene Planungsalternativen aufzuzeigen, die Kosten und CO₂-Emissionen bei der Investitionsentscheidung berücksichtigen,
4. bei allen neuen Bauwerken in der Baulast des Bundes ab 2022 alle für ein effizientes Recycling notwendigen Informationen digital im Rahmen der Anwendung der Methode BIM vorzuhalten,
5. nach dem Vorbild Großbritanniens und unter Berücksichtigung der auf BT-Drs. 19/14045 beschriebenen Kriterien unverzüglich mit der Entwicklung eines deutschen Smart-City-Stufenplans zu beginnen, dessen Ergebnisse als Best-Practice-Katalog und Fahrplan für die Kommunen dienen sollen,
6. als erste Stufe dieses Plans die systematische Verbesserung des Verkehrsflusses durch Vernetzung von Fahrzeugen, Verkehrssteuerungsanlagen, optimierte Routenführungen und Transportkettenoptimierungen festzuschreiben,
7. als weitere Stufe des Plans das Verursacherprinzip („polluter pays principle“) in der Stadtökologie zugrunde zu legen und mithilfe der konsequenten Abbildung von Kreislaufsystemen in digitalen Zwillingen negative externe Effekte auch über die CO₂-Bepreisung hinaus zu internalisieren.

Berlin, den 22. Juni 2021

Christian Lindner und Fraktion