

---

## Seine Daten sind dem Bürger teuer

Konzepte für optimal geführte Mobilität und passende Dienstleistungen brauchen den Durchblick durch möglichst viele Daten aus unterschiedlichen Quellen. Da sind sich die Experten einig. Im Verkehrsgeschehen werden heute viele Informationen, zum Beispiel von den Assistenzsystemen moderner Autos, erfasst. Würden diese Daten mit den aus anderen Quellen kombiniert, ließen sich viel präzisere Verkehrsprognosen erstellen, mit dem Erfolg, dass Mobilitäts-Dienstleistungen besser zugeschnitten werden könnten. Solch umfassende Kooperationskonzepte sehen Datenschützern skeptisch. Sogenannte Datenräume könnten helfen.

Wie sinnvolle und erfolgreiche Daten-Kooperationen aussehen können, macht beispielhaft der Zollernalbkreis im baden-württembergischen Regierungsbezirk Tübingen deutlich. Dort ist Winter gleichbedeutend mit Hochsaison bei den Straßenmeistereien. Um die Straßen im Winter sicherer zu machen und den Streusalzeinsatz weiter zu optimieren, setzt man dort unterdessen auf modernste digitale Lösungen – in Zusammenarbeit mit Autohersteller Mercedes. Räum- und Streufahrzeuge können so rechtzeitig auf die richtigen Straßenabschnitte dirigiert werden.

Hierfür nutzen die Verantwortlichen die „Car-to-X“-Kommunikation der Fahrzeuge sozusagen als bewegliche Mikro-Wetterstationen. „Car-to-X“ bezeichnet nicht nur bei Mercedes-Benz die Kommunikation von Fahrzeugen untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur. Autos, die über diese Technologie verfügen und deren Besitzer den sogenannten „Live Traffic Service“ über die Mercedes-App aktiviert sowie dem Teilen der anonymisierten Daten aktiv zugestimmt haben, liefern die dafür notwendigen Informationen. Diese kommen unter anderem von den ESP- oder ABS-Sensoren der Fahrzeuge: Erkennen sie rutschige Straßenverhältnisse, geben sie diese samt Positionsdaten über den fest eingebaute Mobiltelefon des Fahrzeugs in Echtzeit an die Mercedes-Benz-Cloud weiter. Von dort werden die anonymisierten und validierten Informationen dann der Straßenmeisterei bereitgestellt.

Die Mercedes-Benz-Fahrzeugdaten sollen über den sogenannten „Mobility Data Space“-Datenraum eine sichere Integration von fahrzeugfremden Daten, wie Wetterkarten des Deutschen Wetterdienstes, ermöglichen und der Straßenmeisterei ein umfassendes Bild der Straßenzustände vermitteln. Für sie bedeutet diese Kooperation, dass sie aus den Daten über Glätteereignisse, die Luft- und Bodentemperatur sowie aktuelle Wetterinformationen, die richtigen Schlüsse für den Einsatz der Fahrzeuge ziehen kann, etwa bei überfrierender Nässe. So können Gefahrenstellen schnellstmöglich angefahren und beseitigt werden.

Dieses Beispiel zeigt auf, wie die Kombination verschiedener Daten neue Anwendungen für mehr Verkehrssicherheit, aber auch intelligentere, bessere Verkehrssteuerung oder nachhaltigere Verkehrskonzepte ermöglichen kann. Dazu müssen die verschiedenen Beteiligten am Verkehrsgeschehen intensiver miteinander kommunizieren – auch im Wege eines offeneren Datenaustauschs. Es geht daher nicht nur darum, große Datenmengen zu erfassen und zu analysieren, sie müssen auch geteilt und besser zugänglich gemacht werden. Allerdings stoßen solche Ansinnen bislang zu häufig auf taube Ohren bei den betroffenen Mitspielern, seien sie nun aus der Industrie, von Kommunen oder Bundesländern.

Doch „Daten und ihrer verantwortungsvollen Nutzung kommt in der globalen Wirtschaft eine immer größere Bedeutung zu“, stellt der Hauptgeschäftsführer des deutschen Digitalverbandes Bitkom, Dr. Bernhard Rohleder, fest. Er vertritt deshalb die Ansicht, dass Deutschland als rohstoffarme Nation es sich nicht leisten kann, Daten in „Silos“ wegzuschließen und auf ihre verantwortungsvolle Nutzung zu verzichten.

---

Dabei geht es nicht nur um Mobilitätsdaten, auch um die vorausschauende Wartung in Industrieunternehmen und Smart Farming in der Landwirtschaft bis hin zur bedarfsabhängigen Steuerung von Energiespeichern für eine nachhaltige Stromversorgung. Deutschland – so Rohleder – könne mit einem konsequenten Schritt in die Datenökonomie wettbewerbsfähiger werden, das Risiko von Krisen verringern, Ressourcen schonen und zugleich die Lebensqualität erhöhen.

„Data Sharing“ ist also angesagt. Aber wie sieht die Bereitschaft zum Teilen von Daten bei denjenigen aus, die zu einem erheblichen Teil diese Informationen generieren, bei den Verbrauchern? Das Goslar Institut, die Studiengesellschaft für verbrauchergerechtes Versichern, hat in der von ihm beauftragten Studie „Big Data in der Mobilität“ unter anderem auch die Bereitschaft von Konsumenten zum „Data Sharing“ analysieren lassen. Wie die Untersuchung ergab, sind Fahrzeugnutzer in dieser Hinsicht durchaus wählerisch: Sie wollen keine Datenweitergabe an „jedermann“, sondern im Idealfall nur nach unmittelbarem Nutzen und nach Plausibilität. Dabei dominiert bei der Datenfreigabe der Eigennutz das Gemeinwohl.

Das heißt, Verbraucher sind umso eher zum „Data Sharing“ bereit, je höher der Gegenwert für den Einzelnen ausfällt. Die Verbraucher bestehen darauf, an der Entscheidung über die Nutzung ihrer Daten beteiligt zu sein und gefragt zu werden. Hierfür soll die Politik die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen. Allerdings sehen die Fahrzeugnutzer auch die Produkt-Hersteller und -Anbieter in der Pflicht, verantwortungsbewusst mit den Daten der Verbraucher umzugehen.

Um es konkret zu machen: Damit „Big Data“ wirklich zum Vorteil reicht, müssen Daten geteilt werden. Die Studie zeigt, dass vor dem Teilen einige Fragen geklärt werden müssen. Wem gehören denn die Daten, die mein Auto erfasst? Mir oder dem Autohersteller, der sie abgreift? Wenn die Daten dem Fahrer gehören, darf der Hersteller sie ohne meine Genehmigung speichern und für seine Zwecke verwenden, wie es Tesla ungefragt mit den Aufnahmen der zahlreichen Kameras praktiziert? Wer garantiert, dass der Datenpool nur für die Dinge eingesetzt wird, für die er vorgesehen ist? Wer kontrolliert die Zugriffe?

In Deutschland garantieren die meisten Hersteller dafür, dass vom Fahrzeug ermittelte Daten nur anonymisiert verwendet werden. Da ist beisher Vertauen gefragt. Bei den Daten, die über die Infrastruktur, dem X von Car2X, in den Pool gelangen, müssen wir uns auf den Persönlichkeitsschutz der meist staatlichen Institutionen verlassen. Und dann geht es noch um die sichere Verarbeitung dieser Daten, zum Beispiel den Schutz vor Hackern, die ganze Innenstädte sperren oder den Verkehr in die Irre leiten könnten.

Die Studie des Goslar-Institut zeigt, dass die Gegenargumente verblassen, wenn der Nutzen für den Einzelnen greifbar wird. Das beweist auch das Beispiel aus der Versicherungswirtschaft: Autofahrer, die sich zu vorsichtiger Fahrweise bekennen und sich dabei von ihren eigenen Fahrzeugdaten überwachen lassen, akzeptieren das, weil die Versicherungstarife spürbar sinken. Das funktioniert nicht nur in Deutschland. Auch in diesem Lebensbereich lautet die Devise also: Wenn Du gibst, gebe ich auch.

Wenn der große Datenpool also liefern soll, brauchen wir Gewissheit, dass der sich Pool nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch deutlich für den Einzelnen lohnt. Und wir brauchen ein System, das Cyberangriffe aushalten kann. (aum)

---

## Bilder zum Artikel



Mobilitätsdaten.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Goslar Institut

---