
Goslar Diskurs: Big Data – ohne wird's nicht gehen

Von Jens Riedel

Hungrig wahllos zugreifende Krake oder sinnvoll miteinander verwobene Fäden? Noch immer bewegen sich die Datenströme in der Mobilität im Spannungsfeld zwischen Chancen und Risiken. Dabei ist die (vernetzte) Mobilität der Zukunft ohne Big Data nicht denkbar – und das Potential längst nicht ausgeschöpft. Das ist eines der Ergebnisse der Studie „Big Data in der Mobilität“, die beim traditionellen Goslar Diskurs am Rande des Verkehrsgerichtstages diskutiert wurde.

„Manches läuft nicht so, wie wir es noch vor zwei Jahren erwartet haben. Die Aufbauphase dauert länger als erwartet“, stellte Prof. Dr. Susanne Knorre eingangs fest. Die Unternehmensberaterin und Professorin für Kommunikationsmanagement hat gemeinsam mit den anderen vier Wissenschaftlern der Diskussionsrunde die Studie im Auftrag des Goslar Instituts für verbrauchergerechtes Versichern der HUK-Coburg erstellt. Für sie bedeutet das, dass die Entscheider in Politik und Gesellschaft „Druck aufbauen (müssen), damit sich etwas bewegt“. Denn, darin sind sich alle Experten einig, es führt kein Weg an Big Data vorbei und der Nutzen überwiegt die Risiken bei Weitem.

Die Skepsis vieler Bürger verwundert auch ein wenig: „Die gesamte digitale Welt fußt auf Daten“, stellte Prof. Dr. Fred Wagner noch einmal grundsätzlich klar. Gleichwohl seien die Möglichkeiten, „den Datenschatz zu heben noch lange nicht ausgeschöpft“, sagte der Wirtschaftswissenschaftler und Professor für Versicherungsbetriebslehre. Wirtschaftsmathematikerin Prof. Dr. Nadine Gatzert erinnerte ebenfalls daran, dass nahezu jeder Mensch allein schon durch die Smartphonennutzung laufend Mobilitätsdaten generiere. „Jeder hinterlässt Spuren“, betonte ebenso Prof. Horst Müller-Peters. Der Professor für Betriebswirtschaftslehre, Marketing und Wirtschaftspsychologie machte aber auch an einem Beispiel deutlich, dass der Mensch bei Big Data manchmal mit zweierlei Maß messe: „Was Tesla oder VW von uns weiß, verblüfft schon viele. Über Google wundert sich kaum jemand.“

Wirtschaftswissenschaftlerin Dr. Theresa Jost rückte den Fokus auf den Begriff Mobilität, bei dem es ja nicht nur um das Auto gehe, an das in der öffentlichen Diskussion meist zuerst gedacht werde. Mobilität, also Beweglichkeit, sei ein breit gestreuter Begriff und bedeute vor allem Bewegung im Raum und Überwindung von Distanzen. Dazu gehöre beispielsweise eben auch der Warentransport und der ÖPNV. Verkehr und Mobilität seien nicht identisch, der eine setze das andere nur um. Sie verwies auf die vielen unterschiedlichen Akteure. Da gebe es den Staat als Träger der Infrastruktur, die Technologieunternehmen, die Fahrzeughersteller, den Öffentlichen Personennahverkehr, den Güterverkehr, aber eben auch Werkstätten, Mobilitätsdienstleister und – natürlich – das einzelne Individuum als Verkehrsteilnehmer.

Hier liegt das Potenzial einer intelligenten Datenerfassung und -verknüpfung. Mit Hilfe datenbasierter Serviceleistungen können Sicherheit, Komfort und Effizienz in der Mobilität durch sinnvolle Synergien gesteigert werden, wie Nadine Gatzert unterstrich. Damit ließe sich sogar zum Klimaschutz beitragen. Susanne Knorre hält viele Ansprüche von Institutionen und Unternehmen sogar für legitim, gleichwohl nutze mancher jede Lücke aus.

Stichwort Vertrauen: Ein Großteil der Bürger blicke noch skeptisch auf die Welt der Daten, aber der Nutzen werde vielen auch immer deutlicher. „Das gilt vor allem für den Verkehr“, so Horst Müller-Peters. Zum Beispiel, wenn es darum gehe, von A nach B zu kommen. Das gelte für das eigene Auto ebenso wie für den Personennah- und -fernverkehr. Die eigenen Daten würden umso eher preisgegeben, je mehr der ganz persönliche Nutzen erkennbar werde. „Wir werden immer autonomer, verlieren gleichzeitig aber auch einen

Teil der Autonomie“, stellte er am Rande fest. Auch er sieht aber vor allem den Mehrwert. Transparenz sei dabei wichtig. Hier müsse der Staat klare Regeln setzen, damit der Mensch Souverän über seine Daten sei.

Fred Wagner spannte den Bogen noch über die Mobilität hinaus und brachte das Datensharing ins Spiel. Hier könne eine Wertschöpfungskette geschaffen werden, die sich nicht nur um den Verkehr, sondern beispielsweise auch um Wohnen oder Gesundheit drehe. Vor allem für die Versicherungen eröffneten sich hier viele Möglichkeiten, da sie von jeher mit Daten arbeiten – und dabei ein hohes Vertrauen genießen, was den Datenschutz und die Datensicherheit angeht. „Die Kfz-Versicherer sind eigentlich prädestiniert, hier eine Vorreiterrolle zu übernehmen.“ Sie könnten sich gut in ein Daten-Ökosystem einbringen und ihren Kunden mit Kooperationspartnern einen Mehrwert bieten. Das könne möglicherweise auch den derzeit noch eher spärlichen Erfolg von Telematik-Tarifen beschleunigen.

Einig sind sich die fünf Studienverfasser, dass Big Data das Potential eines Gamechangers in der Mobilität hat, aber bei der Datennutzung noch viel Luft nach oben ist. „Es wird irgendwann eine Selbstverständlichkeit sein, wo man sich fragt, wie ging es eigentlich früher ohne“, zog Horst Müller-Peters in seinem Schlussstatement das Smartphone als Beispiel heran. „Das hat sich so auch niemand früher vorstellen können, nun können wir nicht mehr ohne leben.“ (aum/jri)

Bilder zum Artikel



Goslar Diskurs 2023 „Big Data in der Mobilität“ (von links): Prof. Dr. Nadine Gatzert, Prof. Dr. Susanne Knorre, Moderatorin Dr. Kerstin Bartels, Prof. Horst Müller-Peters, Prof. Dr. Fred Wagner und Dr. Theresa Jost.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Datenspuren.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Goslar Institut
