
Wir lieben Big Data für persönliche Vorteile

Viele innovative Dienstleistungen basieren auf vielen Daten. Je mehr Daten, desto besser und nutzbringender kann die Dienstleistung angelegt sein. Das gilt für die Medizin und die Künstliche Intelligenz ebenso wie für neue Mobilitätskonzepte. „Das systematische, verbindliche Teilen von Daten aus ganz verschiedenen Quellen ist dringend notwendig für nachhaltige Mobilitätslösungen“, stellen dazu die Autoren der Studie „Big Data in der Mobilität“ fest.

Doch die an dieser Analyse für die Studiengesellschaft für verbrauchergerechtes Versichern (Goslar Institut) beteiligten Wissenschaftler bemängeln, das Teilen von Daten scheitere zu oft „an der unklaren Kalkulation des Nutzens und damit an den fehlenden konsensfähigen Konditionen des Data Sharings“. Die Autoren verdeutlichen in ihrer von der HUK-Coburg unterstützten Untersuchung, dass die Bundesregierung schon aus Gründen des Klimaschutzes die Nutzung von Mobilitätsdaten für öffentliche Zwecke vorantreiben sollte.

Dabei könne die Regierung, so die Studie, stärker auf konkrete Nutzen aus realen Anwendungen verweisen, die für eine Vielzahl unterschiedlicher Interessengruppen Vorteile bringen. So überwiegt etwa bei den Autofahrern – den Urhebern wichtiger Mobilitätsdaten – längst nicht mehr ein „düsterer Blick“ auf Big Data in der Mobilität, wie die Mitautorin der Untersuchung, Prof. Dr. Susanne Knorre von der Hochschule Osnabrück, berichtet. Vielmehr sei der Blick nun vor allem auf die Chancen gerichtet. Knorre berichtet, damit drehe sich die Datenschutzthematik vom Kopf auf die Füße. Inzwischen werde zuerst danach gefragt, was man mit den vorhandenen Daten anstelle könne und welcher gesellschaftliche sowie individuelle Nutzen von ihnen ausgehe.

Inzwischen erkennen viele Verbraucher und zunehmend auch Verbraucher- und Datenschützer die Errungenschaften von Big Data in der Mobilität. Viele Verkehrsteilnehmer spenden oder verkaufen gern auch ihre persönlichen Daten, weil sie sich davon mehr Komfort, höhere Sicherheit und wirtschaftliche Vorteile wie etwa günstigere Versicherungstarife oder Vorzugspreise versprechen. Das zeigen die Ergebnisse im ersten Teil der Studie deutlich. Die Autoren fanden die Erkenntnis verbreitet, dass Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit der (zukünftigen) Mobilität ganz wesentlich von der Nutzbarkeit entsprechender Daten abhängen werden.

Volker Wissing (FDP), Bundesminister für Digitales und Verkehr, hat dazu offenbar einen Plan. In einem Gastkommentar für das „Handelsblatt“ schrieb er kürzlich: „Um wirtschaftlich selbstbewusst im Digitalkonzert mitspielen zu können, müssen wir... auch für eine bessere Verfügbarkeit der Grundlage digitaler Geschäftsmodelle sorgen“. Dabei müsse der Staat „mit gutem Beispiel vorangehen und seine Daten für kommerzielle, allgemeinwohlorientierte und Forschungszwecke öffnen“, wirbt Wissing für eine „Politik für offene Datenbereitstellung“. In dieser Hinsicht will sein Bundesministerium Zeichen setzen und konkret die Daten öffentlicher Unternehmen, wie etwa der Autobahn-Gesellschaft des Bundes, die für den Betrieb und die Verwaltung der Autobahnen in Deutschland zuständig ist, oder von Toll Collect, das im Auftrag des Bundes das deutsche Lkw-Mautsystem betreibt, besser zugänglich machen.

Bei der Vielfalt der unterschiedlichen Daten hält der Minister einen differenzierten Ansatz bezogen auf Zugang, Weiterverwendung und Schutzniveau für erforderlich. Dabei hätten die Maßstäbe bei Wetterdaten andere zu sein als bei Gesundheitsdaten, schreibt Wissing. Aus seiner Sicht gibt die Datenschutz-Grundverordnung für personenbezogene Daten den richtigen Rahmen vor.

Wissings Ministerium setzt auf zwei Säulen: Über die Plattform „Mobiltheke“ sollen vor allem offene und auf gesetzlicher Grundlage veröffentlichte Daten verfügbar gemacht

werden. Daneben soll mit dem „Mobility Data Space“ eine Plattform geboten werden, auf der Mobilitätsdaten unter Wahrung von Eigentumsrechten sicher und transparent geteilt werden können.

Die Bürger wollen die Annehmlichkeiten der Digitalen Services in der Mobilität nicht mehr missen. Doch sie wollen keine Datenweitergabe an „jedermann“. Im Idealfall wollen sie selbst nach ihrem unmittelbaren Nutzen und nach Plausibilität entscheiden können. So tendiert eine Mehrheit der für die Studie Befragten zu einer Datenfreigabe aus Eigennutz und weniger aus Gründen des Gemeinwohls.

Da jedoch für weitere digitale Innovationen nicht nur im Mobilitätssektor ein verstärktes Teilen von Daten nötig wird, kann Wissings Ansatz, der Staat müsse mit gutem Beispiel vorangehen, richtig sein. Gleichzeitig muss der Bürger erkennen, dass Big Data auch gesellschaftlich von großem Nutzen sein kann. Er muss erkennen können, dass die Daten Grundlage bilden für einen nachhaltigeren, klimafreundlicheren und zugleich sichereren Verkehr der Zukunft bei einem Zugewinn an Komfort. (aum)

Bilder zum Artikel



Foto: Autoren-Union Mobilität/Goslar Institut
