
Werden Autos zu rollenden Datenkraken?

Die Digitalisierung und Sensorik lassen Autos zu Datenzentren werden, die nahezu alles verarbeiten, was in ihnen und um sie herum gerade geschieht. Die Informationen betreffen zum Beispiel gefahrene Strecken, Standorte, Beleuchtungsdauer, Gurtstraffungen, Batteriespannung und Fehlerspeichereinträge. In einer Untersuchung hat der ADAC die von den Fahrzeugen erhobenen Informationen zusammengestellt und als Ergebnis davon resümiert: Moderne Autos sind immer mehr Computer auf Rädern.

Manche dieser Daten müssen von Gesetz wegen gespeichert werden: So kontrolliert der Gesetzgeber mit der Erfassung des Kraftstoffverbrauchs, ob ein Auto den Emissionsvorgaben genügt. Und neu zugelassene Autos müssen seit dem 6. Juli 2022 mit einem Unfall-Datenspeicher (UDS) ausgerüstet sein. Der speichert Informationen zur gefahrenen Geschwindigkeit, zu Einstellungen wie etwa Scheinwerfer, Blinker und Bremsleuchten sowie zur Beschleunigung oder der Ausrichtung des Fahrzeugs (z.B. Drehungen). Das soll in Streitfällen der besseren Beurteilung von Unfällen dienen. Beim automatisierten Fahren der Zukunft wird es auch um die Information gehen, ob das Fahrzeug von Mensch oder Maschine gesteuert wurde.

„Es ist davon auszugehen, dass zukünftige Fahrzeuge noch deutlich mehr Informationen erfassen und weitergeben werden, als es bisher der Fall ist“, erwarten Experten wie der ADAC-Datenspezialist Arnulf Thiemel. Dabei weist er zugleich darauf hin, wie umstritten nach wie vor ist, welche Regeln für den Umgang mit diesen Daten gelten sollen. Denn einerseits erheben Unternehmen und Organisationen aus der freien Wirtschaft Anspruch darauf, weil die Daten als Grundlage für neue und zukunftsweisende Geschäftsmodelle sowie Dienstleistungen genutzt werden können. In diesem Zusammenhang macht schon länger die Formulierung von Daten als dem „neuen Gold“ die Runde.

Wie wertvoll solche Information sein können, zeigen längst Internet- und Technologiefirmen, die Daten über das Onlineverhalten von Menschen für zielgerichtete Werbung nutzen. Gleichzeitig sind aber einige Angebote, die auf der Nutzung von Mobilitätsdaten basieren, auch mit erheblichen Vorteilen für diejenigen verbunden, die diese Daten eigentlich generieren, zum Beispiel Verbraucher bzw. Autobesitzer in Form von Kfz-Versicherungen mit Telematik-Tarif. Dabei werden die Autofahrer aufgrund ihrer Fahrdaten für gutes Fahrverhalten mit einem Bonus belohnt.

Solche Vorteile für die Urheber der Daten würden diese eher dazu animieren, ihre Daten Dritten zur Nutzung zu überlassen, wenn sie denn gefragt würden. Dies machte der erste Teil einer umfassenden Studie zum Thema „Big Data in der Mobilität“ im Auftrag des Goslar Instituts für verbrauchergerechtes Versichern deutlich, die von der HUK-Coburg-Versicherung gefördert wird. Dieses sogenannte „Grünbuch“ konzentriert sich auf die „Datenspuren der Verkehrsteilnehmer und Ansprüche der Stakeholder“.

Die zweite Veröffentlichung von Ergebnissen dieser Studie bezieht sich nun schwerpunktmäßig auf die neuen Angebote und die Nutzenpotenziale auf Basis von Big Data in der Welt der Mobilität von morgen. Im Rahmen des aktuellen Goslar Diskurs am Donnerstag, den 26. Januar 2023 ab 19.00 Uhr in Goslar, werden Resultate dieses zweiten Analyseteils, des sogenannten „Weißbuchs“, und Folgerungen daraus von den Experten auf dem Podium vorgestellt und diskutiert.

Auch dieses „Weißbuch“ verdeutlicht, dass viele der weitergehenden Nutzungen von Mobilitätsdaten dazu dienen, das Leben sicherer, komfortabler und effizienter zu machen. Doch steht nach wie vor die Frage nach der sogenannten Datenhoheit ungelöst im Raum. Denn bislang haben nur die Automobilhersteller vollen Zugriff auf die Daten, wie der ADAC, stellvertretend für Dienstleister, Daten- und Verbraucherschützer, bemängelt.

Dies behindere freien Wettbewerb, lautet deren einhellige Kritik. Deshalb plädiert etwa ADAC-Technikpräsident Karsten Schulze für eine gesetzliche Regelung, die sicherstellen soll, „dass Fahrzeugbesitzende selbst über ihre Daten verfügen, die Freigabe an Dritte steuern und von der Vermarktung für datenbasierte Geschäftsmodelle profitieren“. Nur dann könnten Werkstätten, Mobilitätsdienstleister wie die Automobilclubs und Start-ups, Angebote zum Nutzen von Fahrzeugbesitzern entwickeln, argumentieren die Experten.

Diese Idee steckt auch hinter dem sogenannten „Data Act“ der EU-Kommission, dessen Entwurf, der voraussichtlich bis 2025 umgesetzt werden soll, entsprechende Regeln beinhaltet. Diese sollen gewährleisten, dass die Daten den Autobesitzern gehören und nur diese bestimmen können, mit wem diese Informationen geteilt werden dürfen. Zu diesem Themenkomplex hatten bereits die Verbraucherbefragungen für das „Grünbuch“ des Goslar Instituts gezeigt, dass bei den Verbrauchern grundsätzlich der Wunsch besteht, Mobilitätsdaten zu teilen – unter der Voraussetzung eigener Entscheidungsfreiheit über die Verwendung dieser Informationen.

Für leichteren Zugang zu diesen Informationen könnte aus Sicht der an der Studie „Big Data in der Mobilität“ beteiligten Wissenschaftler nicht zuletzt eine „Incentivierung“ der Mobilitätsdaten beitragen, die den Verbrauchern zu der Möglichkeit verhilft, für die Weitergabe ihrer Gabe einen direkten Vorteil zu erhalten.

Damit Mobilitätsdaten ihr gesamtes Potenzial ausspielen können, müssen sie nicht nur sicher und fair zugänglich sein, sondern auch einen sinnvollen Austausch ermöglichen – zwischen Autos, anderen Verkehrsteilnehmenden, Herstellern, Zulieferfirmen und Dienstleistern. Darin sind sich alle Fachleute einig. Offen sind allerdings immer noch die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen.

Zu ihrer Gestaltung dürften die Experten beim kommenden Goslar Diskurs am 26. Januar 2023 und die Ergebnisse des zweiten Teils der Studie „Big Data in der Mobilität“ voraussichtlich wieder interessante Inhalte, Fakten und Meinungen beisteuern können. Dabei wird sicher auch dargestellt werden, wie sehr sich die strengen deutschen Vorstellungen von denen in anderen Regionen der Welt unterscheiden. (aum)

Bilder zum Artikel



Computer auf Rädern.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Goslar-Institut
