

Zusammenfassung der öffentlichen Diskussionsveranstaltung

„Vernetzte Mobilität – Erweiterung der persönlichen Autonomie oder Eingrenzung der Privatsphäre?“

Am 25. Juni 2015 fand in der Stuttgarter Phoenixhalle die fünfte öffentliche Veranstaltung im DIVSI-Projekt „Braucht Deutschland einen Digitalen Kodex?“ statt. In drei Keynotes und einer Podiumsdiskussion diskutierten Experten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft den Einsatz von Big Data im Bereich der Mobilität, insbesondere die Chancen und Risiken von selbstfahrenden Autos, Verkehrsleitsystemen sowie der Sammlung und Nutzung dabei anfallender Daten. Im Zentrum standen neben den technologischen Möglichkeiten und neuen politischen Handlungsfeldern vor allem die gesellschaftlichen Herausforderungen.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg Winfried Hermann stellte in seiner Begrüßung heraus, dass die Automatisierung der Mobilität nicht als reiner Selbstzweck verstanden werden sollte. Die damit verbundenen Funktionen und Ziele müssten klar definiert sein. Beim autonomen Fahren seien beispielsweise die Reduktion von Unfällen und Klimaschäden am Gemeinwohl orientierte Funktionen, so der Minister. In Bezug auf die anfallenden Daten betonte Hermann die Rolle der Politik, die dafür Sorge tragen müsse, dass die Daten geschützt und zu klar definierten Zwecken und nicht nur im Interesse einiger privatwirtschaftlicher Unternehmen genutzt werden.

In der ersten Keynote erläuterte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Nobert Barthle zunächst die Vorteile einer Digitalisierung im Bereich der Mobilität. Einen direkten Nutzen sieht Barthle etwa in Verkehrsleitsystemen, Car-Sharing und Notfallanrufen über das sogenannte eCall-System. Die Verminderung von Gefahrenpotentialen, eine Erhöhung der Verkehrseffizienz und ein steigender Komfort nannte der Staatssekretär in diesem Zusammenhang als positive Effekte. Darüber hinaus eröffneten sich neue Wachstumsperspektiven für die deutsche Wirtschaft. Jeder siebente Arbeitsplatz in Deutschland hänge von der Automobilindustrie ab, weshalb es wichtig sei, dass Innovationschancen und die daraus entstehenden Wertschöpfungsketten in diesem Bereich genutzt würden, so Barthle. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur habe diese Möglichkeiten erkannt und das Investitionsvolumen massiv erhöht, um eine internationale Konkurrenzfähigkeit zu erreichen. Zentral bei der Förderung durch das Ministerium sei dabei eine grundsätzliche Technologieoffenheit.

Alexander Mankowsky, Zukunftsforscher der Daimler AG, bot in seiner Keynote einen Einblick in die Arbeit der Entwicklung technischer Innovationen. Dabei betonte er, dass es zentral sei, sich nicht nur mit der Technologie zu beschäftigen, sondern zunächst vielmehr mit den gesellschaftlichen Auswirkungen neuer Vernetzungsmöglichkeiten. Der Einzug der Digitalisierung in den Mobilitätsbereich könne zu einer neuen Konsumgüterkultur führen, die das Potential hätte, die Gesellschaft zu verändern. Wie dann diese Gesellschaft aussehen würde, sei noch offen, weshalb sich die Zukunftsforschung bei Daimler etwa auch durch die Anwendung künstlerischer Methoden möglichen Szenarien annähert. Eine Automatisierung und Vernetzung sei in vielen Bereichen technisch zwar sehr umfassend möglich, zuvor aber sollte es immer eine Debatte darum geben, ob dies gesellschaftlich erstrebenswert ist. Es müssten Wege gefunden werden, wie die technischen Automaten in die soziale Welt des Menschen auf sinnvolle Weise integriert werden könnten. Vertrauen zu schaffen sei dafür allein nicht ausreichend. Viel mehr müssten Prozessansätze wie Fairness, Transparenz und Kommunikation angewendet werden, so der Zukunftsforscher.

„If the product is for free, you are the product.“ Mit diesen Worten beschrieb Prof. Dr. Nikolaus Forgó vom Institut für Rechtsinformatik der Leibniz Universität Hannover in seiner Keynote die neue Welt der Gratisdienste und den damit einhergehenden Herrschaftsverlust. In diesem Zusammenhang würde das Datenschutzrecht oft als „Universalwaffe“ benutzt, obwohl es in vielen Belangen gar nicht um den Datenschutz ginge. Problematisch sei insbesondere der wenig definierte Begriff der „personenbezogene Daten“. Aus dem Gesetz ergebe sich nicht, ob darunter auch die massenhaft anfallenden Geodaten gehörten, kritisierte der Jurist.

In der anschließenden Podiumsdiskussion, die von Lena-Sophie Müller, der Geschäftsführerin der Initiative D21 e.V., moderiert wurde, stellte Ulrich Chiellino, Leiter Interessensvertretung Verkehr des ADAC e.V., die massenhafte Sammlung von Daten, die in selbstfahrenden Autos entstehen, und deren Sinn in Frage. Eine Wahlfreiheit des Nutzers, selbst zu entscheiden, ob er automatisiert, eigenständig, online oder offline fahren will, sollte immer vorhanden sein. Dies forderte auch der Landesbeauftragte für den Datenschutz Baden-Württemberg Jörg Klingbeil und sprach sich dafür aus, dass datenfreies Fahren auch zukünftig möglich sein sollte. Seiner Ansicht nach dürften sich für Personen, die ihre Daten nicht weitergeben wollten, keine Nachteile ergeben – etwa bei Versicherungstarifen. Ivo Körner, Geschäftsführer Vertrieb Branchenkunden IBM Deutschland GmbH, hielt dem entgegen, dass die Vernetzung bereits sehr weit vorangeschritten und eine Diskussion über Blackboxes im Auto nahezu hinfällig sei, wenn man berücksichtigen würde, dass fast jeder seine eigene Blackbox in Form eines Handys in der Hosentasche mit sich trage. Körner kritisierte zudem, dass Potentiale, die nicht nur einen wirtschaftlichen, sondern auch gesellschaftlichen Nutzen hätten, im Sinne des Datenschutzes oft nicht genutzt wür-

den – wie etwa die Vernetzung zwischen Krankenhäusern und Krankenkassen bei Unfällen. Hier sollte eine intelligente Abwägung zwischen dem Schutz des Einzelnen und dem gesellschaftlichen Nutzen getroffen werden, so Körner. Zur finalen Frage, welche Weichenstellungen notwendig sind, um mit Big Data im Bereich Mobilität einen sinnvollen Umgang zu finden, gab es unterschiedliche Meinungen. Zukunftsforscher Mankowsky plädierte für eine amerikanisch-experimentelle, offenere Herangehensweise. Ein Mehrwert könne hier entstehen, wenn gleichzeitig die speziell deutschen Talente wie etwa technisches Ingenieurwissen, aber auch die Fähigkeit der tiefgründigen Diskussion eingesetzt würden. Körner schloss sich dieser Meinung an und forderte eine Reduzierung des Datenschutzes in Bezug auf vernetzte Systeme, die einen Mehrwert für die Gesellschaft bieten. Der Landesdatenschutzbeauftragte Klingbeil verwies auf den Freiheitsgedanken, der langfristig weiter eine Rolle spielen müsse. Wahlmöglichkeiten sollten erhalten bleiben, gleichzeitig aber Spielraum für Innovationen zugelassen werden. Chiellino sah im Vertrauen der Nutzer die wichtigste Weichenstellung für die Zukunft. Das Misstrauen bezüglich der Nutzung von Daten müsse aktiv vermindert werden, indem die Nutzer einerseits mitgestalten können und andererseits gut informiert werden. Hier könnten auch technische Lösungen eine Rolle spielen.

Die Diskussion hat gezeigt, dass eine Vernetzung im Bereich der Mobilität durchaus wirtschaftlich und gesellschaftlich positive Effekte hervorbringen kann. Im Zentrum dieser Entwicklung sollte allerdings immer der Mensch selbst stehen, der intelligente Entscheidungen trifft und das Für und Wieder abwägt – hier waren sich die Podiumsteilnehmer einig. Die Diskussion hat außerdem ergeben, dass bisherige rechtliche Regelungen wie etwa das Datenschutzrecht für viele Fragen der Vernetzung nicht zeitgemäß erscheinen, weshalb auch hier Innovationen erstrebenswert sind.