



Autogipfel

Autokonzerne sollen Datenschatz teilen

Kanzlerin Merkel will die Autobauer dazu bewegen,
einer gemeinsamen Datenplattform
beizutreten. BMW und Co. zieren sich
beim Aufbau der geplanten Gesellschaft.

Daniel Delhaes Berlin

Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) drängt BMW, Daimler und VW, ihre Datensätze mit anderen Verkehrsanbietern gegen Entgelt zu teilen. So sollen neue Produkte wie intelligente Navigationsdienste oder vernetzte Mobilitätsangebote entwickelt werden. Nach Informationen des Handelsblatts aus Regierungskreisen wird Merkel beim nächsten Autogipfel am 17. November einen Plan vorlegen: Demnach soll die Akademie für Technikwissenschaften (Acatech) eine GmbH oder eine gemeinnützige GmbH gründen, die ihrerseits den „Datenraum Mobilität“ schafft. Der Bund stellt 18 Millionen Euro bereit.

Das Gerüst soll die International Data Spaces Association (IDSA) liefern. Der Verein vermarktet einen Datenraum, der von den Fraunhofer Instituten entwickelt wurde und bisher für die Industrie 4.0 genutzt wird. Die GmbH soll die IDSA beauftragen. Es geht um den letzten großen Datenschatz, den bisher weder Amazon, Apple, Facebook oder Google heben konnten.

Merkel drückt aufs Tempo. Im Frühjahr 2021 soll ein erstes Pilotprojekt starten. Im Oktober, so der Plan der Kanzlerin, soll die Zukunft beginnen und der Datenraum im Echtbetrieb seine Fähigkeiten unter Beweis stellen – beim Weltkongress für intelligente Verkehrssysteme (ITS) in Hamburg. Das Projekt steuert Acatech-Präsident Karl-Heinz Streibich persönlich.

Das Problem: Bisher halten sich die Autobauer bedeckt. Allein Datenlieferanten des Bundes, wie die Deutsche Bahn AG oder der Deutsche Wetterdienst, unterstützen die Aufbauarbeiten bei Acatech derzeit. Sie sollen Gesellschafter der GmbH werden. Später sollen die Autobauer und deren Zulieferer, Nahverkehrsunternehmen, die Lufthansa oder FlixBus sowie Mobilitätsanbieter wie Moia einsteigen. „So können die engen Zeitpläne gehalten werden“, hieß es in Regierungskreisen.

Wer teilt, soll die Datenhoheit behalten

Merkel will beim nächsten Treffen der Konzierten Aktion Mobilität im Kanzleramt, an dem auch die IG Metall und Wissenschaftler teilnehmen werden, eine verbindliche Zusage. Beim letzten Autogipfel zeigten sich die Autobosse offen, doch hielt der Schwur nicht lange. „Offensichtlich haben die Sprüche der Autobosse die Verantwortlichen in den Rechtsabteilungen der Unternehmen und im Verband nicht interessiert“, hieß es in Regierungskreisen.

Dabei soll das technische Konzept jedem Teilnehmer vollständige Datensouveränität garantieren. Wer Daten anbietet, behält sie auf seinen Servern, sodass es nicht zu einem Datenmonopol kommt. Der Zugang zum Datenraum erfolgt über eine Software. Hinzu kommen Schnittstellen und Abrechnungsdienste. Teilnehmer müssen sich zertifizieren.

Auf Nachfrage wollte die Technikakademie die Gründung einer GmbH noch nicht bestätigen, wohl aber die Überlegungen. Ein Problem: Es müssen genügend Datenlieferanten mitmachen, am besten als Gesellschafter. „Es wäre nicht sinnvoll, alleiniger Träger zu sein“, erklärte ein Acatech-Sprecher. „Dann wäre der Datenraum relativ leer.“

Neue Angebote im Nahverkehr

Nach den Vorstellungen von Acatech-Chef Streibich wären mit den unzähligen Mobilitätsdaten individuelle Navigationssysteme möglich, Verkehrsangebote abhängig von der Wetter- und Baustellenlage oder individuelle Nahverkehrsangebote. Konkrete tragfähige Geschäftsmodelle existieren indes noch nicht, Visionen schon.

Daher hofft Streibich, dass die Autoindustrie sich beteiligen wird, direkt und auch über Here Technologies. Der Kartendienst, an dem Daimler, BMW, Audi, Bosch und Continental beteiligt sind, soll Standards beim autonomen Fahren setzen und so Google und Tesla Paroli bieten.

Here wäre ein wichtiger Gesellschafter. Von dort kommt Zustimmung. „Wir sind überzeugt,

dass ein solcher Datenraum nicht nur die Mobilität zum Nutzen von Menschen, Städten und Unternehmen verbessern, sondern auch die Bereitstellung von mehr Daten in vereinfachter Weise zu neuen Geschäftsmodellen und zu mehr Wettbewerb führen wird“, sagte Michael Bültmann, Deutschlandchef von Here, dem Handelsblatt. „Dies wird letztlich dazu beitragen, eine stärkere digitale Souveränität in Europa zu fördern.“ Daher beteiligt sich Here auch „aktiv“, eine IDS-Referenzarchitektur aufzubauen.

Here bietet bereits eine gigantische Datenplattform an, mit der das Unternehmen Geld verdienen will. „Dank des Einsatzes von Künstlicher Intelligenz und Computer-Vision können wir heute nicht nur Straßen und deren Umgebung digital vermessen, sondern auch das Innere von Flughäfen, Supermärkten, Krankenhäusern, Bürogebäuden, Fabriken oder Lagerhallen“, erklärte Here-Chef Edzard Overbeek erst kürzlich im Handelsblatt. Mittlerweile sei sein Konzern in der Lage, ganze Städte in 3D-Karten zu visualisieren.

Die Daten bezieht Here von Kommunen, Autos, Smartphones oder Transportbehörden. Mehr als 100.000 Verträge hat der Konzern dafür mit öffentlichen Institutionen und privaten Unternehmen abgeschlossen. Das übergeordnete Ziel ist klar: „Wir kreieren ein digitales Abbild der physischen Welt“, sagte Overbeek. Entsprechend zeigt sich Here offen für Datenräume.

Beim Verband der Automobilindustrie hält sich die Begeisterung in Grenzen. Zwar heißt es, die Industrie beteilige sich „aktiv an der Einrichtung von Datenräumen“ und ermögliche so, „multimodale Mobilitätskonzepte zu entwerfen und damit einen Beitrag zur optimierten Verkehrssteuerung zu leisten“. Doch weist der Verband auch auf die „freiwillige Teilnahme aller Marktteilnehmer“ hin, die sowohl national wie europäisch vorgesehen sei. „Das ist ausdrücklich zu begrüßen“, erklärte der VDA.

„Jeder Hersteller will seine Daten behalten“, sagte Markus Emmert, Vorstand beim Bundesverband Elektromobilität (BEM). „Erst wenn sie einen Nutzen erkennen, sind sie bereit zu teilen.“ Die Vorteile entstünden auch erst, wenn mehr als nur Mobilitätsdaten geteilt würden, sagte er. Im Bereich der Elektromobilität seien Daten ebenso für Energieversorger und Netzbetreiber wichtig, um Nachfragen zu prognostizieren und Netze zu planen. Und für Banken und Leasinggesellschaften sei zur Restwertermittlung der Zustand eines Akkus relevant.

Der BEM empfiehlt seinen Mitgliedern dennoch, dem Datenraum Mobilität beizutreten. Zugleich engagiert sich der Verband aber auf europäischer Ebene, um ein Regelwerk für die Standardisierung der Datensouveränität voranzutreiben, und ist auch im Netzwerk der IDSA vertreten. Die IDSA ist ihrerseits bei dem von Deutschland und Frankreich ins Leben gerufe-

nen Projekt Gaia-X involviert, das eine sichere und vertrauenswürdige Dateninfrastruktur aufbauen will.

Je mehr Unternehmen teilnehmen, desto größer dürfte der Druck auf die Autobauer werden. Der Deutsche Wetterdienst etwa stellt Wetterinformationen bereit, die wiederum für neue Technologien wie das autonome Fahren wichtig sind. Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen erhebt an 1700 Zählstellen Daten und stellt sie in der mCloud des Bundesverkehrsministeriums zur Verfügung. So werden Verkehrsdichte und Straßenauslastung erhoben, aber auch Pegelstände an Bundeswasserstraßen. Für Logistiker, Spediteure, Städteplaner oder Mobilitätsanbieter sind all das wertvolle Informationen.

Die Bahn liefert Daten und bereitet sie selbst als Nah- und Fernverkehrsplattform auf. Erst vergangene Woche hatte das Bundesunternehmen angekündigt, von Daimler und BMW den Teil der Moovel Group GmbH zu übernehmen, der Softwarelösungen für Kommunen und Verkehrsverbände entwickelt. Berthold Huber, Bahn-Vorstand für den Personenverkehr, ist sich sicher, dass die Kunden von Nahverkehrs-Apps „zunehmend integrierte Angebote und volle Flexibilität bei der Nutzung von Bahn, Bus, Bike- oder Carsharing“ verlangen. Das Ziel sei das „Deutschlandticket“, an dem die Nahverkehrsunternehmen allerdings bereits seit vielen Jahren arbeiten.

Die Nahverkehrsbetriebe sperren sich hingegen noch. Sie sollen aber künftig – wie auch Taxis und private Mietwagen oder Poolingfahrzeuge – verpflichtet werden, statische und Echtzeitdaten zur Verfügung zu stellen. Dies sieht der Entwurf des Personenbeförderungsgesetzes vor, das noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden soll. Entsprechend hoch bleibt der Druck, dass sich auch die Autobauer beteiligen.

„Der Datenraum Mobilität bietet damit erstmals einen technisch abgesicherten, internationalen Standard für Datensouveränität, der auf europäischen Werten beruht“, erklärt das Bundesverkehrsministerium. Jeder, der die Spielregeln einhalte, habe Zutritt zum Datenraum. So entstehe fairer Wettbewerb, um sich „an einem dynamischen, kreativen Vertrauensökosystem für datengetriebene Innovationen im Mobilitätssektor“ zu beteiligen.

Nicht nur der Bund, auch die Länder begrüßen die Pläne. Es sei von „zentraler Bedeutung“, Echtzeitdaten zu erheben und zur Verfügung zu stellen, um intelligente verkehrsübergreifende Verkehrsdienste zu entwickeln“, erklärten die Landesverkehrsminister bei ihrer Konferenz im Oktober. Sie wollen selbst „eng eingebunden werden“, um eine Verzahnung mit Mobilitätsdateninitiativen und -plattformen auf Länderebene sicherzustellen. Zudem wollen sie die Pflicht zur Datenlieferung noch erweitern: „auf die verschiedenen Mobilitätsanbieter wie auch zum Beispiel Car-, Bike- und Rollershareanbieter und Betreiber von Parkplätzen“.

100.000

Verträge

über die Lieferung von Daten für seine Datenplattform hat Here mit öffentlichen und privaten Unternehmen abgeschlossen.

Quelle: Here

imago images / Future image



Kanzlerin Merkel mit Daimler-Chef Ola Källenius (l.) und dem damaligen VDA-Präsidenten Bernhard Mattes auf der IAA 2019:
Wer die Spielregeln einhält, bekommt Zutritt.

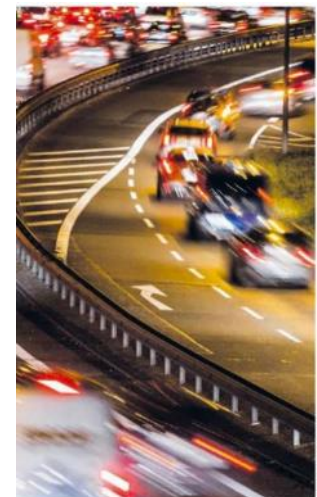


Photo Langenscheidt

Berliner Stadtautobahn:
Die Datenflut nutzen.