ZE
VE
DI

ShareCast Folge 4

Vernetzte Autos: Besser oder Datenfresser?

Moderation: Konstantin Schönfelder und Marlin Mayer
https://zevedi.de/sharecast-folge-4-vernetzte-autos-besser-oder-datenfresser/

[Atmo Jingle]

[Opening]: Herzlich Willkommen zu ShareCast, dem Podcast rund ums Datenteilen. Wer teilt Daten mit wem? Warum? Wie? Wie nicht? Und welche neuen Wege gibt es?

[O-Ton Passanten]:

Das Auto weiß alles. Alles, wahrscheinlich auch, dass ich bremse, dass ich zu spät bremste, dass ich schlecht überhole.

Wenn ich es auslade mit Bluetooth und so. Wenn ich das mache. Aber ich denke nicht, dass ich immer so verbunden bin.

Ist dann die Frage, ist es nicht am Ende vielleicht auch sinnvoll zu sehen, ob jemand mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren ist? Wer am Ende die Schuld hat? Kann man damit vielleicht besser bei einem Unfall herausfinden.

[Sprecher 1]: Das eigene Auto - ja: das war einmal ein großes Freiheitsversprechen. In den „PKW“ einsteigen, überall hinfahren können, wonach es uns beliebt. Und dabei ganz unter sich bleiben: Mit dem Partner oder der Familie. Eine traumhafte Vorstellung, zu der sicher auch das Marketing der Autoindustrie im zwanzigsten Jahrhundert maßgeblich beigetragen hat. Dieses Bild vom Auto ist immer noch da – und doch schiebt sich langsam ein anderes darüber. Denn Autos sind mittlerweile stark vernetzte Hochleistungsmaschinen, die ständig filmen, aufzeichnen und vermessen. Der Hersteller sitzt quasi mit am Steuer, durch hunderte Sensoren, Mikrophone, Kameras, aber auch mit dem Auto verbundene Geräte wie das Smartphone und die App für das Fahrzeug darauf. Und Autos sollen künftig noch viel eigenwilliger werden, zum Beispiel – ganz „autonom“ fahren können. Diese Entwicklung von der mechanikgetriebenen hin zur softwaregetriebenen braucht vor allem eines: Daten. Und deswegen sprechen wir hier, in unserer vierten Folge von ShareCast, über die Gegenwart und Zukunft vernetzter Automobile, ihrem Datenhunger und den neueren Ansätzen zum Datenmanagement, die in der Automobilindustrie diskutiert werden.

Mein Name ist Konstantin Schönfelder, ich bin Wissenschaftsredakteur am Zentrum verantwortungsbewusste Digitalisierung. Gemeinsam mit meiner Kollegin Marlin Mayer bin ich Gastgeber der heutigen Folge.

[Sprecherin 2]: Hallo, und ich bin Marlin Mayer, Philosophin an der TU Darmstadt. Konstantin und ich haben diese Folge gemeinsam konzipiert.

[O-Ton Mysha Rykov]: So it reminds me of what was happening in internet in the 2000s, 2010s, with the motto of Facebook "move fast and break things."
[Zitator 1]: Das erinnert mich an die 2000er- und 2010er-Jahren des Internets, mit dem Facebook-Motto: „move fast and break things"."

[Sprecherin 2]: Das ist Mysha Rykov, der zu Privatsphäre forscht und sich intensiv mit Autos auseinandersetzt. Sie sind getarnte Datensammelmaschinen, die noch dazu im allerprivatesten Bereich operieren, sagt Rykov.

[O-Ton Mysha Rykov]: We can see psychological studies out there that say that the car is second only to the home as the safest place for everyone. What we try to inform people about is that connected cars are not designed as safe, secure, or private spaces.
[Zitator 1]: Es gibt psychologische Studien, die belegen, dass das Auto nach dem eigenen Zuhause der sicherste Ort für jeden Menschen ist. Wir möchten die Menschen darüber informieren, dass vernetzte Autos nicht als sichere oder private Räume konzipiert sind.

[Sprecher 1]: Rykov ist einer der Autoren der Studie zur Privatsphäre von Autos der Mozilla Foundation. Die Studie wurde im September 2023 veröffentlicht und hat ziemliche Wellen geschlagen – als erste Studie, die gezeigt hat, dass Privatsphäre-Bedenken nicht gegenüber einzelnen Herstellern vorherrschen, sondern in der gesamten Automobilindustrie verbreitet sind. Das Ergebnis: „Datenschutzalbtraum auf Rädern."

[Zitator 1]: Autohersteller preisen ihre Fahrzeuge seit Jahren als „Computer auf Rädern" an, um deren zukunftsweisende Features zu vermarkten. Die Diskussion darüber, was es eigentlich für die Privatsphäre der Insass*innen bedeutet, einen Computer zu fahren, kommt derweil nur langsam ins Rollen. Fakt ist: Während wir uns Sorgen darüber zu machen, dass unsere vernetzten Türklingeln und Smartwatches uns ausspionieren könnten, ist die Automobilindustrie still, leise und im großen Stil ins Datengeschäft eingestiegen. Wie? Indem sie ihre Fahrzeuge zu datenhungrigen Überwachungsapparaten gemacht hat, die dank modernstem Chichi und Schnickschnack nie da gewesene Möglichkeiten haben, Sie zu beobachten, Ihnen zuzuhören und Informationen darüber zu sammeln, was Sie in Ihrem Auto tun und wohin Sie unterwegs sind. Allen 25 Automarken in unserem Test haben wir den Datenschutz nicht inbegriffen-Warnhinweis verliehen. Damit sind Autos in puncto Datenschutz ganz offiziell die übelste Produktkategorie, die wir je geprüft haben.

[Sprecher 1]: Jede einzelne Automarke, die Mozilla untersucht hat, nutzt mehr persönliche Daten als nötig und aus anderen Gründen als zur Optimierung von

Fahrzeugen oder als Kundenservice. Insgesamt geben 84 Prozent der untersuchten Unternehmen an, die Daten an Dienstleister und andere Unternehmen weiterzugeben – über die zum Teil nur wenig bekannt ist – mehr als drei Viertel dieser Firmen geben sogar an, dass sie persönliche Daten verkaufen.

[Sprecherin 2]: Erstaunlich fand ich auch, welche Datenarten die Autos sammeln können. Teilweise sind echt intime Details darunter. So heißt es zum Beispiel, dass Daten zur Reaktionsgeschwindigkeit des Fahrers (also Müdigkeit, Alkohol oder Ähnliches) sowie weitere medizinische und genetische Daten zusammengetragen werden, oder dass sogar Informationen – kein Witz – über das Sexleben generiert werden. Die Hersteller können mittels Geodaten auch potenziell genau wissen, wo wir wann wie schnell hinfahren und können in Kombination mit den verbundenen Smartphones, gespielten Playlists und anderen Apps ziemlich gute Rückschlüsse auf unsere Intelligenz, Fähigkeiten und Interessen ziehen. Ziemlich unheimlich! Wie kann das sein, dass Autos so viele Daten sammeln und teilen?

[Sprecher 1]: Der „Privacy"-Experte Rykov sieht da vor allem drei Gründe: Einmal sind Autos hoch ausgerüstet mit vielen Tools und sind gleichzeitig mit allen möglichen Geräten und externen Anbietern verbunden – das macht die Maschine als Schnittstelle besonders potent. Zweitens hat – getrieben von Tesla – eine „Techisierung" des Autos eingesetzt. Fast alle Firmen haben hier nachgezogen. Ihre Geschäftsmodelle beruhen mittlerweile zu einem guten Teil auf Daten, wie das der Tech-Riesen Meta, Alphabet und Co.

[Sprecherin 2]: Und drittens: Die Regulierung ist alles andere als perfekt. Obwohl mit dem Data-Act auf europäischer Ebene in Verbindung mit der nationalen DSGVO – der Datenschutzgrundverordnung – formal ziemlich umfassende Datenschutzrechte bestehen, sind sie hinsichtlich der Datenweitergabe und des Datenverkaufs nicht immer effizient in Sachen Datenschutz der Verbraucher:innen.

[O-Ton Mysha Rykov]: It talks a lot about rights of data subjects, but it doesn't talk much about the actual notion of sale and what people can do about the sale. Unlike for example, the CCPA, the Californian Law, which is built around it. So that's why when I research the product, it's more useful to look into the CCPA disclosures where they must say, do they actually sell data?
[Zitator 1]: Es wird viel über die Rechte der betroffenen Personen gesprochen, aber es wird nicht viel über den eigentlichen Begriff des Verkaufs und darüber gesagt, was die Menschen gegen den Verkauf unternehmen können. Im Gegensatz zum Beispiel zum CCPA, dem kalifornischen Gesetz, das genau darauf aufbaut. Deshalb ist es bei der Recherche zum Auto sinnvoller, sich die CCPA-Offenlegungen anzusehen, in denen angegeben werden muss, ob tatsächlich Daten verkauft werden.

[Atmo Motorgeräusch]

[Sprecher 1]: Nicht jeder Hersteller, der Daten sammelt, verkauft sie auch. Aber jeder, der Daten sammelt, ohne derzeit einen konkret erkennbaren Zweck damit zu verfolgen, *könnte* sie potentiell einmal verkaufen.
Doch: Nicht jeder schätzt die regulatorische Situation so defizitär ein wie die Forschenden der Mozilla-Studie. Paul Hannappel vom Digitalverband Bitkom ist der Ansicht, die DSGVO sei schon ein ziemlich verlässliches rechtliches Instrument.

[O-Ton Paul Hannappel]: Also wir haben mit der DSGVO mit die stärksten Datenschutzrichtlinien weltweit. Das heißt noch lange nicht, dass alles perfekt ist, aber wir haben heute schon die Hoheit über unsere Daten und das wird mit dem Data Act auch nochmal präziser in dem Sinne, dass ich die Entscheidung habe, an wen gebe ich die Daten weiter?

[Sprecher 1]: Der Data Act ist eine Verordnung der Europäischen Kommission, die im Herbst 2025 in Kraft tritt. Sie soll Zugang zu und Nutzung von Daten stärker reglementieren. Für die Automobilindustrie heißt das konkret, dass Zugänge zu Daten und Datenschutzregeln vereinfacht werden sollen. Wer also – wie beispielsweise die Autoren der Mozilla-Studie beklagten – den Prozess des Datenmanagements verschleiert, soll dafür sanktioniert werden können. Außerdem sollen Nutzer stärker mitbestimmen dürfen, wie mit ihren Daten umgegangen werden soll – und die gesammelten personenbezogenen Daten sollen kostenfrei von den Unternehmen angefragt werden können.

[Sprecherin 2]: Aber gehen wir hier nochmal einen Schritt zurück: Wie und wieso sammeln die Autos eigentlich diese ganzen Daten? Paul Hannappel erklärt es uns:

[O-Ton Paul Hannappel]: In einem Auto gibt es über 100 Sensoren, deutlich über 100 Sensoren und es gibt Studien, die sagen, dass heutzutage moderne Autos Daten im mittleren Gigabit-Bereich aufnehmen. Das sind viele Sensor- und Fahrzeugdaten, wie Geschwindigkeit, Bremsverhalten, Batterieladung, Fehlercodes und so weiter und so fort. Aber es geht auch viel um Positions- und Umweltdaten, also GPS-Daten, Wetter- und Verkehrsbedingungen, Kamerabilder werden immer wichtiger. Und da könnte man die ganze Palette weiterlaufen bis zu Daten- und Infotainment-Systemen, die natürlich auch viele Daten produzieren. Und die werden mit der Zeit deutlich mehr.

[Sprecherin 2]: Nun werden aber nicht all diese Gigabit-Datenmengen auch gespeichert. Viele werden jenseits der aktuellen Fahrsituation ja sofort überflüssig.

[O-Ton Paul Hannappel]: Nur ein kleiner Teil dieser Daten wird tatsächlich am Ende auch erfasst und über das Backend zum Beispiel auf einen Cloud-basierten Server übertragen. Daten speichern kostet Geld, verbraucht Energie und dementsprechend ist es dort immer wichtig, einen Ausgleich zu finden

und tatsächlich zwischen Daten, die man weiterhin speichern muss und Daten, bei denen es nicht unbedingt der Fall ist, zu unterscheiden.

[Sprecherin 2]: Welche es allerdings konkret auf die Cloud schaffen und welche aussortiert werden – das ist nicht so richtig klar. Auch das ist ein häufiger Kritikpunkt von Datenschützern.

[Atmo Motorgeräusch]

[Sprecherin 1]: In der Autoindustrie machen sich – natürlich – alle möglichen Akteure Gedanken darüber, wie man die Daten am besten verwaltet, speichert und oder teilt. Und was „am Besten" meint – dazu haben die unterschiedlichen Akteure unterschiedliche Meinung.

[Sprecherin 2]: Paul Hannappell hat für die Bitkom eine Broschüre zum Thema „Datentreuhänder im Automobilbereich" herausgegeben. Die Ausgangsfrage hierbei war: Wäre ein neutraler Datentreuhänder nicht eine denkbare Lösung für das so komplizierte Problem, dass man die Daten für optimale Fahrfunktionen vielleicht braucht, sie aber nur in engen Grenzen teilen will? In der Bitkom-Broschüre liest sich zu den verschiedenen Use-Cases, die ein solcher Datentreuhänder im Automobilbereich zu berücksichtigen habe, dann Folgendes:

[Zitatorin 2]: Anonymisierung oder Pseudonymisierung von Daten.
Aufbereitung und Harmonisierung der Datenformate.
Neutrale, unabhängige Instanz für den Datenaustausch.
Übergreifender Datenaustausch für die Verkehrssicherheit.
Übergreifender Datenaustausch für Nachhaltigkeitsreporting.
Datenbörse für Fahrzeughalter.

[Sprecherin 2]: Das klingt ja erstmal vielversprechend. Zudem hat die letzte Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag verankert, dass sie ein „Treuhändermodell für Fahrzeugdaten" anstrebt.

[Sprecher 1]: Nun gibt es diese Bundesregierung nicht mehr und auch nicht dieses Treuhändermodell, aber es gibt Gaia-X, ein Projekt zum Aufbau einer wettbewerbsfähigen Dateninfrastruktur in Europa. Und in diesem Rahmen entstand Catena-X – ein Datenökosystem für die Automobilindustrie. Catena-X konzentriert sich vor allem auf die komplexe und globale Lieferketten der Automobilunternehmen. Taucht irgendwo in der Lieferkette ein Problem, eine Störung oder eine Unstimmigkeit auf – kann die gesamte Produktion zum Erliegen kommen. Um sich dagegen zu wappnen, könnte eine Datenkollaboration helfen, die nicht nur die Lieferkette resilienter machen, sondern auch Kosten reduzieren, Qualität, Nachhaltigkeit und Geschäftsmodelle optimieren könnte.

[Sprecherin 2]: Freilich … so richtig hat das Prestigeprojekt Catena-X noch nicht Fahrt aufgenommen, obwohl eigentlich alle relevanten Partner mitzuwirken scheinen: Volkswagen, BMW, Mercedes, Bosch, SAP, Siemens und viele mehr stehen auf der dreiseitigen Mitgliederliste. Ein Journalist der Wirtschaftswoche hatte über Jahre probiert – das Projekt gibt es immerhin schon seit 2019 – Kontakt zu Catena-X aufzunehmen und den Fortschritt und konkrete Ergebnisse zu erfragen. Die Organisation reagierte ausweichend und hinhaltend, während dieser immerhin über insgesamt zweieinhalb Jahre, in denen sich der Journalist um den Kontakt bemüht hat.

[Zitator 3]: Mitte Juni dann schrieb ich, gewissermaßen als letzter Akt der Verzweiflung oder „ultima ratio“, eine Mail an die beiden auf der Firmenwebseite genannten Cofinity-X-Geschäftsführer Thomas Rösch und Martin Galas. Es war ein Vorgehen, dass ich in meinen zarten 24 Jahren Tätigkeit bei der WirtschaftsWoche das erste Mal in der Form wählte: In dieser Mail schildere ich meine inzwischen zweieinhalbjährige Leidensgeschichte rund um Catena-X und fragte, ob ich wohl je etwas über das Projekt erfahren würde, immerhin eines der ambitioniertesten der europäischen Datenökonomie, ein Projekt, mit dem die hiesige Industrie zugleich den Rückstand in der digitalen Transformation gegenüber dem Rest aufzuholen gedenkt. Die Antwort bis heute, Ende August: Schweigen. So leid es mir tut, aber inzwischen glaube ich: Catena-X ist die größte IT-Luftnummer der deutschen Industrie.

[Sprecherin 2]: Das war im Sommer 2024. Im Sommer 2025 könnte die Situation aber wieder eine andere sein. Das Handelsblatt berichtet – die Quelle ist ein „Insider“ – dass die Basistechnologie seit Herbst 2024 einsatzbereit sei, allerdings die kritische Masse an Nutzenden fehle. Insbesondere kleinere Zulieferer würden sich nicht anschließen. Nun könnte aber inzwischen auch die Zollpolitik der US-Regierung dazu führen, dass Catena-X einen Attraktivitätsboost erhält – die Informationen über die ganz unterschiedlichen Zollpflichten der einzelnen Komponenten ließen sich über einen geteilten Datenraum leichter zusammentragen.

[Sprecher 1]: Spricht der langwierige Prozess dafür, dass alles einfach unheimlich komplex ist? Oder dafür, dass es bereits bestehende Lösungen gibt, die den Handlungsdruck verringern? Paul Hannappel glaubt, dass Datenteilen bereits eine verbreitete und funktionierende Praxis ist und man sich immer die Frage stellen muss – die sich ja wohl auch die Unternehmen hinsichtlich Catena-X stellen – lohnt sich der Einstieg mehr als er mich kostet?

[O-Ton Paul Hannappel]: Datenteilen gibt es jetzt, Datenteilen ist nichts Neues in der Automobilindustrie und das funktioniert auch. Also alleine dieses ganze Thema mit Werkstätten Daten teilen, da gibt es Gesetze dazu, die das verpflichten. Mit der öffentlichen Hand Daten teilen, zum Beispiel Emissionsdaten, Umweltdaten, Verkehrsdaten, ist jetzt schon relevant. Es gibt die Datentreuhänder, es gibt die Datenintermediäre, dann gibt es

Datenmarktplätze, also es wird ja mit ganz vielen Wörtern hier herumgeworfen, wo man, selbst ich, am Ende nicht mehr ganz genau die Unterscheidung sagen kann, was ist jetzt eigentlich was?

[Sprecher 1]: Die Standardlösung ist derzeit immer noch B2B – Business to Business – ganz ohne Datentreuhänder, Datenraum oder Datenökosystem. Offenbar gibt noch kein ausreichend geteiltes Interesse zwischen den vielen Akteuren: Fahrzeugherstellern, Zulieferern, staatlichen Institutionen, Pannendiensten, Prüforganisationen, Versicherern oder Werkstätten über *einen* Intermediär Daten rund ums Auto zu teilen.

[Atmo Motorgeräusch]

[Sprecherin 2]: Um besser zu verstehen, wie genau die Daten, die ein Fahrzeug produziert, für einen Dritten interessant sein können, haben wir uns mit dem größten Kfz-Versicherer Deutschlands unterhalten. Der HUK-Coburg. Die HUK nutzt die Daten überwiegend für ihre Telematik-Tarife.

[O-Ton Markus Zrenner]: Telematik Stand heute mit den Use Cases, die wir haben, funktioniert hauptsächlich über Beschleunigungsdaten, die aufgezeichnet werden, also wie stark beschleunigt jemand, wie stark bremst jemand, wie schnell ist eine Kurve unterwegs, also eine Seitenbeschleunigung und GPS-Daten Positionsdaten.

[Sprecherin 2]: Markus Zrenner ist Data Scientist bei der HUK. Er erklärt die Telematik im Auto: Die Aufzeichnung des Fahrverhaltens ist ein Zusatzmodul im Versicherungsvertrag, das man als Fahrer freiwillig miteinschließen kann oder eben nicht. Stimmt man zu, erhält man im Gegenzug einen Rabatt von bis zu 30 Prozent bei vorausschauendem Fahrverhalten.

[O-Ton Markus Zrenner]: Das heißt, wir können einen Fahrsicherheitswert bestimmen, der uns hilft, einfach risikogerechter zu tarifieren. Also das ist quasi unser Fahrsicherheitsmerkmal für unsere Versicherungsnehmer. Weil wir sehen, dass beispielsweise je häufiger jemand bremst, desto höher ist einfach die Unfallwahrscheinlichkeit. Das wissen wir aus den Daten, die wir jetzt über die Jahre gesammelt haben.

[Sprecher 1]: Pay-how-you-drive heißt das Modell – und gerade bei den sich verteuernden Beitragsprämien sind Kunden wohl eher dazu bereit, ihre Fahrdaten an den Versicherer weiterzugeben. Bei der HUK nutzen den Telematik-Tarif übrigens 700.000 der insgesamt 13 Millionen Versicherungsnehmer. Aufgezeichnet wird das alles nebenbei bemerkt, mit einem Sensor, den man an der Frontscheibe befestigt und der die Daten dann an eine App sendet, mit der man selbst auch einsehen kann, welche Fahrereignisse sich negativ auf den Fahrwert ausgewirkt haben: eine Bremsung, eine zu starke Beschleunigung, das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit oder ruckartiges Lenken.

[O-Ton Markus Zrenner]: Wir nutzen die Daten auch noch, um Unfälle in Echtzeit zu erkennen, um unsere Kunden zu unterstützen, wenn sie einen schweren Autounfall haben. Also wir versuchen die dann auch gegebenenfalls zu kontaktieren und Rettungskräfte zum Unfallort zu schicken.

[Sprecher 1]: Die Daten werden jedoch auch über die Auswertung des individuellen Fahrverhaltens hinaus genutzt:

[O-Ton Markus Zrenner]: Der eine Hebel ist sozusagen, den einzelnen Fahrer besser zu machen. Das andere ist aber ja auch, dass wir relativ viele Daten haben, die wir auch nutzen, um Vision Zero-Ziele zu unterstützen.

[Sprecher 1]: Vision Zero – das Ziel, die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten im Straßenverkehr zu reduzieren. Bis zur Null, *Zero.*

[O-Ton Markus Zrenner]: Und da arbeiten wir mit der Initiative für sichere Straßen zusammen. Das ist auch eine Initiative, die sich dem Ziel verschrieben hat, Verkehrstote zu reduzieren. Das ist ein Partner für uns, bei dem wir anonymisierte Daten, und das ist ganz wichtig, aber hoch aggregierte anonymisierte Daten zur Verfügung stellen und die nutzen die dann, um beispielsweise Kommunen bei Straßenplanungen zu unterstützen. Die haben einen Schulwegplaner, dass Kinder auf sicheren Straßen zur Schule kommen und dafür liefern wir denen zum Beispiel Daten- Wie hoch ist die Verkehrsdichte auf bestimmten Straßen, wie schnell wird da gefahren, wo sind Ereignisse, Hotspots? Das heißt, die wissen nur auf einem Straßenabschnitt, die wissen nicht, wer da entlangfährt, sondern nur auf diesem Straßenabschnitt ist das so und so.

[Sprecherin 2]: Und künftig könnte auch für Versicherer wie die HUK das Datengeschäft eine noch größere Rolle spielen, denn: Beim Einsatz autonomer Fahrtechnologien sind auch die Versicherer involviert, sagt Michael Minich, Kollege von Zrenner bei der HUK-Coburg, der Projektleiter bei Connected Car Data ist.

[O-Ton Michael Minich]: Das Thema autonomes Fahren ist ein sehr großes, ein sehr wichtiges, mit dem wir uns auch schon seit Längerem beschäftigen. Man ist tatsächlich überrascht, wenn man jetzt zum Beispiel die Waymo-Fahrzeuge in San Francisco erlebt, wie nah das jetzt schon da ist.

[Sprecherin 2]: Bei dem Projekt KIRA, das im Rhein-Main-Gebiet autonomes Fahren für den ÖPNV testet, arbeitet die HUK-Coburg mit der Deutschen Bahn zusammen. Sie versichert diese Fahrzeuge. Es ist das erste Projekt in Deutschland, das autonome Fahrzeuge auf einem Automatisierungslevel 4 – „ Das System ist in der Lage, die Fahraufgabe vollständig zu übernehmen“ – mit Fahrgästen testet. Die Shuttles fahren mit Telematik-Sensoren der HUK. So versteht der Kfz-Versicherer, wie diese Systeme im Straßenverkehr mit anderen

Fahrzeugen interagieren oder sich in komplexen Situationen, z.B. beim Bremsen vor einem plötzlich auftauchendem Hindernis, verhalten. Aber bis es vollständig soweit ist mit dem autonomen Fahren, prüft die HUK-COBURG die Auswirkung von Fahrassistenzsystemen.

[O-Ton Michael Minich]: Die sich immer weiterentwickeln, wo Sie zum Beispiel einen Bremsassistenten hatten, der Ihnen aber dann zukünftig auch hilft, dass Sie vielleicht ganze Strecken auf der Autobahn automatisiert fahren, also wirklich die Hände vom Lenkrad lassen können, die Füße von den Pedalen, dass das über die ganze Fahrt auf der Autobahn so funktioniert.

[Atmo Motorgeräusch]

[Sprecher 1]: Autos sind Computer auf vier Rädern – das ist inzwischen ein geflügeltes Wort in der Industrie geworden. Viel dreht sich dort mittlerweile um Daten – das haben wir gelernt – und vieles ist dabei im Unklaren: Welche Daten werden gesammelt, von wem und mit wem geteilt oder an wen verkauft? Gibt es Aussichten in einer so komplexen und heterogenen Branche auf kooperative Lösungen – wie Datentreuhänder, Daten-Räume oder ein Daten-Ökosystem? Und zwar auf solche, die auch funktionieren? Es scheint, als wären Antworten für den Bereich der PKW-Mobilität gar nicht so weit weg. Aber sie sind eben auch noch nicht vollständig da.

[Sprecherin 2]: Das war unsere vierte Folge von Sharecast. In der nächsten Folge wird es um den Wald gehen, in dem nicht nur Holz, sondern auch immer mehr Daten produziert werden. Was sind das für Daten? Wo fallen sie an? Und warum sollten sie geteilt werden? Mehr Infos zum Thema und weiterführende Links finden Sie in den Shownotes zur Folge.
Mein Name ist Marlin Mayer

[Sprecher 1]: Und ich bin Konstantin Schönfelder. Danke fürs Zuhören und bis zur nächsten Folge.

[Atmo Jingle]: ShareCast - der Podcast rund ums Datenteilen

This work is licensed under CC BY-NC-ND 4.0. To view a copy of this license, visit https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/