

Datengovernance: Anforderungen Datenschutz und Technikgestaltung

Auf der halbtägigen Inputkonferenz am 21. Mai 2019 im Literaturhaus Stuttgart begrüßte als Mitveranstalterin Dr. Angela Frank, Unitleiterin der Medien- und Filmgesellschaft Baden-Württemberg und hob die seit über 30 Jahren in Stuttgart und Baden-Württemberg geübte praktische Transformation der *Modernisierung von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur* heraus, „wobei uns erfreulicherweise immer wieder Neues einfällt“. Die Chance auf einen diskursgestützten Konsensprozess im mFUND-Projekt DatDigMob sei gegeben, sagte Projektleiter Dr. Dieter Klumpp, Vorsitzender des instkomm e.V., „aber nur *gemeinsam* ist im globalen Maßstab eine Lösung möglich. Wer Probleme ausklammert, anstatt diese zu lösen, verspielt das Vertrauen für notwendige Zusammenarbeit für eine künftige [Digitalordnung](#).“ „Die Chance zur Gestaltung einer DSGVO-konformen Daten-Infrastruktur muss jetzt von allen Akteuren der digitalen Mobilität ergriffen werden“, betonte Dr. Stefan Brink, Landesbeauftragter für den Datenschutz und die Informationsfreiheit in Baden-Württemberg, „denn sogar die USA und China schauen auf diesen europäischen Mittelweg. Er bescheinigte dem mFUND-Projekt DatDigMob, dass es einen wertvollen Beitrag für sichere, nachhaltige und vertrauenswürdige Infrastruktur für die Mobilität von Personen und Gütern liefern könne. In der Tat öffne sich die Möglichkeit, „gemäß Art. 25 eine Privacy by Design zu realisieren“, aber offenes Problem sei, dass „der Verantwortliche nicht der Hersteller ist“. Auf jeden Fall müsse in jeder Hinsicht *Privacy by Default* sichergestellt werden, das Minimum seien koordinierte datenschutzfreundliche technisch-organisatorische Maßnahmen. Datenschutz wie andere Grundrechte als Kulturgut habe „auch noch den Otto Normalbürger zum Feind, der für WhatsApp, Google, Facebook, Instagram freie Zugriffsmöglichkeiten erlaubt, der das Posten privater Bilder oder Videos sowie das Taggen von Personen in Bildern oder Videos öffentlich online ohne Nachdenken zugänglich macht“.

In der zweiten Keynote hielt Prof. Dr. Armin Grunwald, Leiter Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS) Karlsruher Institut für Technologie (KIT) ein fundiertes Plädoyer gegen digitalen Fatalismus. „Die Drohrhetorik aus Wirtschaft und Politik verlangt vorauseilende Anpassung, aber Digitalisierung ist kein Naturereignis, sondern wird gemacht. Ein Technikdeterminismus als Ideologie der ‚Macher‘ ist leicht erkennbar. Besserer Ansatz ist: Technikgestaltung als sozialer Prozess, in dem Menschen mit Werten und Interessen, Einschätzungen und Perspektiven Entscheidungen treffen. Interdisziplinär und partizipativ ausgerichtet bedeutet das auch die Einbeziehung von Betroffenen, Nutzern, Stakeholdern, wie auch die frühzeitige Einbeziehung der Sozialwissenschaften und Ethik in Beratungs- und Designprozesse über Technik“. So sei für ihn als Mitglied des Ethikbeirats bereits der Konsens deutlich, dass „eine vollständige Vernetzung und zentrale Steuerung sämtlicher Fahrzeuge im Kontext einer digitalen Verkehrsinfrastruktur ethisch bedenklich ist, wenn und soweit sie Risiken einer totalen Überwachung der Verkehrsteilnehmer und der Manipulation der Fahrzeugsteuerung nicht sicher auszuschließen vermag“.

Die vielfältigen „Anforderungen aus der Wirtschaft und Zivilgesellschaft: Datengetriebene Geschäftsmodelle, Datenbesitz und Datenhandel“ stellte als Moderator der Hamburger Senatsdirektor a.D **Matthias Kammer**, langjähriger Leiter des [DIVSI](#) Hamburg in den Vordergrund. Als Geschäftsführender Vorstand der Wirtschafts- und Industrievereinigung Stuttgart (WIV) betonte Prof. Dr. **Günter Sabow** die Diskursbereitschaft der baden-württembergischen Unternehmen in Sachen Datenschutz für die Digitalmobilität. Auch etablierte Firmen schlossen sich bereits unter Vorzeichen wie ‚Künstliche Intelligenz‘ zu Entwicklungspartnerschaften zusammen. Allerdings sei eine noch viel weiter gefasste Kooperation erforderlich, um in der Weltmarktentwicklung bestehen zu können. Hier müssten neue Rahmenbedingungen auch von der Politik sowie im Kartellrecht entstehen. Daran anknüpfend analysierte **Welf Schröter**, Gründer und Leiter des ‚[Forum Soziale Technikgestaltung](#)‘ Baden-Württemberg die Möglichkeiten partizipativer Einbeziehung in den Entwicklungsprozess. Eine Begleiterscheinung der Digitalisierung ist die prinzipielle Verfolgbarkeit von Arbeitnehmern, was angesichts der Arbeitsplätze im Mobilitätssektor neuartige Problemstellungen mit sich bringt. **Holger Bruch** von der „mitfahr(de)zentrale“ Stuttgart und **Stefan Kaufmann**, Stadtverwaltung Ulm, als Aktiver im OK-Lab konzentrierten sich auf die neuen Mobilitätschancen, die – wie zum Beispiel bei ‚Shared Mobility‘ – zwar eine weit verbesserte Nachhaltigkeit mit sich bringen, was aber neue Anforderungen an eine Datengovernance mit sich bringt: Es müssen Wege gefunden werden, die

notwendigerweise in der Digitalmobilität anfallenden Daten nicht für länger laufende Profilbildungen von Nutzern (womöglich auch noch in Echtzeit) zu missbrauchen.

Im dritten Themenbereich der Inputkonferenz akzentuierte OKF-Projektleiter **Walter Palmethofer** als Moderator zentrale Leitfragen des Projekts DatDigMob hinsichtlich „Anforderungen aus Wissenschaft und Zivilgesellschaft zu Datensicherheit, Datensouveränität und Open Data“ Nach den Ergebnissen des [Doktorandenkolloquium](#) vom 17. Mai skizzierte Prof. Dr. **Jörn von Lucke** (TOGI Zeppelin Universität, Friedrichshafen) das Zielbild: „Es muss ein offener urbaner Datenraum für Mobilität, ein Mobilitätsdatenraum innerhalb urbaner Datenräume in einem europäischen Datenmarkt erarbeitet werden. Kommunen sind wichtige Akteure in diesem Feld, aber bis heute mit der Gestaltung des Datenraums überfordert. Dabei gilt: Globale Investitionsmodelle üben großen Einfluss auf Datengovernance Geschäftsmodelle aus, wobei aber auch die Interessen der Wirtschaft gegenüber anderen Akteuren und öffentlichem Interesse divergieren.“

IT-Sicherheitsexperte **Michael Schommer**, als einer der Initiatoren der Stuttgarter Privacy Week, in deren Rahmen die Inputkonferenz stattfand, richtete aus Sicht der Zivilgesellschaft klare Forderungen besonders an die Stakeholder des Automotive Sektors sowie der Mobilitätsdienstleister. „Beim Mischverkehr und autonomem Fahren werden große Mengen an Kommunikationsdaten erfordern, insbesondere bei Car-to-X. C2X Kommunikation muss – wo immer möglich – *dezentral und anonym* gehalten werden“. Bis einschließlich Autonomiestufe 4 müsse auf Knopfdruck jede zentrale und personen- bzw. fahrzeugbezogene Kommunikation abgeschaltet werden können (mit Fall-Back auf Driver Only). Ob Hackertools, Freifunk, Reverse Engineering, DSGVO & Abmahn-Unwesen, Kritische Infrastrukturen: Statt klarer Verhältnisse herrschen an vielen Stellen Grauzonen und Unsicherheiten, die allen Beteiligten die Arbeit unnötig erschweren. Sinnvolle, weitsichtige, verständliche, verlässliche Gesetzgebung – etwa im Sinne einer Digitalordnung – müsse zeitnah gemeinsam angepackt werden. Prof. Dr. **Martin Richartz**, der neben seiner Tätigkeit in Lehre und Forschung an der Technischen Hochschule Wildau dort auch als Beauftragter für Datenschutz wirkt, gab einen kurzen Überblick in die umfassende Problemstellung von vertrauenswürdigen und sinnvollen ‚*Informatisierungen*‘ auf der einen Seite und den rapide wachsenden ‚*Daten-Abhängigkeiten*‘. Ein erster Konsens in der Diskursrunde wurde deutlich: Nicht nur eine gesellschaftlich konsensuell erarbeitete *Digitalordnung* mit einer klar formulierte *Datengovernance*, sondern auch mit erhebliche Anstrengungen für eine [Digitalsouveränität](#) der Nutzer werden unsere Chancen in der *Globalisierung* sichern.