

TAGESSPIEGEL BACKGROUND

Verkehr & Smart Mobility

Wikipedia für die Automobilbranche

Die Autoindustrie steht vor einer gewaltigen Transformation. Das nötige Wissen hierfür wollen fünf Forschungsinstitute nun in einem digitalen Hub bündeln. So soll eine Datenbank für zukunftsfähige Geschäftsmodelle entstehen.



von Clara Nack

veröffentlicht am 16.05.2023

„Parkende Autos stehen sinnbildlich dafür, dass **Automobile unternutzt** sind“, ist der Hot Take von **Lennart Söhngen**, Projektmanager am Forschungsinstitut für Rationalisierung (FIR) e.V. an der RWTH Aachen. Angesichts imminenter Krisen müssen **neue Geschäftsmodelle** für die Automobilbranche her. Deswegen ist gemeinsam mit vier anderen Projektpartnern im September 2022 das Forschungsprojekt „DiSerHub“ gestartet, das helfen soll die **Transformation der Autoindustrie** voranzutreiben und ungenutzte Mobilitätspotentiale zu überwinden. Es wird vom Bundeswirtschaftsministerium (BMWK) für den Zeitraum von drei Jahren mit insgesamt 3,7 Millionen Euro gefördert.

Entstehen soll ein **digitales Transformationshub**, das als eine Art

„**Wikipedia für Geschäftsmodelle in der Automobilbranche**“ fungieren soll, erklärt Söhngen. Wichtigste Funktion ist der Wissenstransfer und die Vernetzung zwischen Unternehmen der Automobilbranche. Dazu zählen neben Autoherstellern auch Tankstellenbetreiber, Autoteilhändler und andere mittelständische Unternehmen in der Lieferkette. Es soll nicht nur anwendbares Wissen gezogen, sondern auch mit eigenen Ideen und Forschungsergebnissen partizipiert werden.

Die Themen bei **DiSerHub** sollen dann entlang des Lebenszyklus eines Autos, wie in einer Datenbank aufbereitet werden. Nach den vier Dimensionen Produktion, Vertrieb, Nutzung und Verwertung werden die verschiedenen Inhalte mit Stichwörtern klassifiziert, sodass Unternehmen dort anschließend Geschäftsmodelle oder potentielle Partner:innen finden können.

Auto plus Abo

Mithilfe von **digitalen Geschäftsmodellen** soll das maximale aus dem Lebenszyklus eines Autos in den Bereichen Produktion, Vertrieb, Nutzung und Recycling herausgeholt werden. „Ein Unternehmen wird in Zukunft nicht mehr allein das Mobilitätsbedürfnis seiner Kunden erfüllen können, sondern mit anderen zusammenarbeiten müssen“, weiß Söhngen. An dieser Stelle soll das Projekt anschließen und quasi ein **Nachschlagewerk für Unternehmen** auf der Suche nach **möglichen Partnern** werden. Im Entertainmentbereich passiert das bereits, indem Autofahrer:innen auch ohne ihr Handy zu verbinden, Spotify oder Apple Music in ihren Fahrzeugen nutzen können. Doch der Digitalisierungsexperte denkt weiter: „Die Fahrer:innen sollen sich ihr Auto zusammenstellen können, wie sie es gerade brauchen.“

Das kuriose Angebot des Münchner Autobauers **BMW**, die **Sitzheizung nur noch als Abo** anzubieten, ist laut Söhngen also ohnehin die Zukunft. Kontraintuitiv, aber durch digitale Geschäftsmodelle wahr: Dadurch, dass man Autos mehr nach Bedarf gestalten könne, sei die Produktion

ressourcenschonender. In Zukunft würden so nur noch Standardmodelle gebaut, die dann durch Software je nach Bedarf angereichert werden können.

Laut Söhngen kaufen deswegen nicht gleich mehr Menschen neue Privat-Pkw, sondern könnten ihrem **alten Auto** sogar **länger treu bleiben**: „Durch das Zubuchen neuer digitaler Services können die Funktionen des eigenen Autos erweitert werden, was den Kauf eines neuen Autos überflüssig macht. Besitzer:innen können ihre Autos updaten und so mit den gleichen Funktionen wie ein neues Auto länger nutzen.“ **Das Auto als reine Hardware** quasi — frei nach dem Grundsatz: Je lukrativer es für Unternehmen wird, nachhaltiger zu werden, desto eher geht es auch in diese Richtung.

Aber der Fokus auf Autos bleibt. Denn was ist denn nun mit durchschnittlich bis zu 23 Stunden am Tag geparkten Autos, die in der Stadt Platz und Mobilitätspotential verschwenden? Hier führt Söhngen im Background-Interview die **indirekte Förderung von Carsharing** an: „Wenn Leute merken, dass sie die ganzen Features auch in einem Mietauto on-Demand nutzen können anstatt nur im eigenen Auto, fördern wir damit auch Shared Mobility.“ Man stelle sich vor bei einer Nachtfahrt über die Landstraße mit dem Miles könnte für einen Euro die Fahrt, höhere Scheinwerferleistung dazugebucht werden.

Smarter und autonomer

In den kommenden fünf bis zehn Jahren wird **autonomes Fahren** ein großes Thema bleiben, glaubt der Projektleiter. Damit verbunden sei auch **Konnektivität von Autos** nach außen hin, sagt er: „Das Auto wird Dinge regeln, die vorher Beifahrer:innen übernommen haben, wie Parkgebühren automatisch zahlen, oder beim Drive Through nur noch durch eine Lichtschranke fahren.“ Fahrzeugdaten können die **Verkehrssicherheit erhöhen** und nachhaltige Mobilität fördern. Söhngen hat ein Beispiel parat: Wenn Autos im Straßenverkehr mit ihrer Umwelt kommunizieren, können

auch **Ampelschaltungen optimiert werden**, wodurch Stop-and-Go-Verkehr vermieden und der CO₂-Ausstoß reduziert werden kann.

Umso stärker das Auto nach außen kommuniziert, desto relevanter wird jedoch auch das Thema **Datenschutz** — ob Kilometerstand oder Reichweite, jede Fahrt hinterlässt eine riesige Datenmenge. Laut dem Verband der Automobilindustrie (VDA) generiert ein modernes Fahrzeug heutzutage über **25 Gigabyte Daten pro Stunde**. Die vielen Schnittstellen sind jedoch auch ein hohes Sicherheitsrisiko für Kund:innen und das Fahrzeug und machen es für potentielle Hacker:innen angreifbarer. Auch das wird laut Söhngen im DiSerHub-Projekt berücksichtigt: „Wir behandeln generell das Thema **Datenmanagement** und Verwendung von Daten im Projekt, Datenschutz wird hier auch als Teilbereich berücksichtigt.“

Auch die **EU Kommission** hat das auf dem Schirm und plant 2023 ein Konzept für den **einheitlichen Umgang mit Daten** im Automobilsektor vorzulegen.

Das Auto soll immer smarter und autonomer werden, scheint es, sich jedoch keinesfalls überflüssig machen.

Weitere Projektpartner gesucht

Zur Wissensquelle wird die mit dem Projekt geplante Datenbank jedoch nur, wenn sich möglichst viele Unternehmen und Organisationen beteiligen. Während das FIR die Projektkoordination übernimmt, sind das Heinz Nixdorf Institut und der Software Innovation Campus Paderborn, das An-Institut für Transfer und Weiterbildung in Chemnitz, das Institut für Automobilwirtschaft der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) in Geislingen und die Fraunhofer-Allianz autoMOBILproduktion in Chemnitz, **Projektpartner**.

Doch noch ist die **Datenbasis mäßig**. Weniger als 50 Partner haben sich bisher beteiligt, weitere werden gesucht.

