



Global Institute for
Structure relevance,
Anonymity and
Decentralization i.G.

GISAD Stellungnahme zu [Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität](#)

Vorbemerkung:

GISAD (Global Institute for Structure relevance, Anonymity and Decentralisation i.G.) ist ein gemeinnütziges Institut in Gründung. GISAD will aus Sicht der Bürger Europas ein digitales Gesellschaftssystem entwickeln, welches sich im Systemwettbewerb behaupten kann.

Ziel von GISAD ist die Begleitung bei der Erstellung eines ganzheitlichen Marshallplans, wie dieser von der Präsidentin der Europäischen Kommission Ursula von der Leyen gefordert wurde. Kern des Marshallplans muss ein auf Bürgerrechte und Vielfalt angepasstes Digitalkonzept sein. Bei Einzelmaßnahmen ohne eigenes Gesamtsystem besteht die Gefahr für Europa, den Systemwettbewerb gegen andere Wirtschaftsräume, wie ein zentral gesteuertes China zu verlieren.

- GISAD fordert, eine zentrale Anlaufstelle für einen Marshallplan zu schaffen. Erst, wenn die Grundannahmen eines Digital-Gesamtkonzepts verstanden und abgestimmt sind, ist die Voraussetzung für eine Bewertung der Ergebnisse der Konsultationen möglich (Mehrfachnutzen einer Infrastruktur ohne Mehrkosten). Die Stellungnahme von GISAD steht unter diesem Vorbehalt.

Zielsetzung vor dem Hintergrund einer Digitalisierungs-Gesamtstrategie:

Wesentlichen Anteil an den Verkehrsemissionen haben die Innenstädte. Emissionsfreie Fahrzeuge werden bereits heute zunehmend im öffentlichen Nahverkehr eingesetzt. Der öffentliche Nahverkehr sollte in einem zukünftigen Mobilitätskonzept durch autonome Kleinbusse mit vielen Haltestellen und kurzer Taktung ergänzt werden. Der Ausbau von Fahrradwegen sollte vielen Bürgern den Umstieg auf Fahrräder ermöglichen. Breiteren Lastfahrräder oder Last-E-Bikes sollte ausreichend Platz zur Verfügung gestellt werden. Alle Verkehrsflächen sollten optimal genutzt werden.

Herausforderungen eines neuen Mobilitätskonzepts:

Die bisherige Straßenaufteilung ist für ein solches Mobilitätskonzept nicht geeignet.

Bisherige Fahrradwege sind nur selten für breite Lastfahrräder geeignet. Andererseits sind Verkehrsflächen nicht optimal genutzt. Fahrrad- und Fußgängerwege können leer sein, obwohl die Fahrzeuge sich auf der Straße stauen.

Es bestehen weiterhin große rechtliche Bedenken, autonome Fahrzeuge in einem gemischten Verkehr mit nicht digital vernetzten Verkehrsteilnehmern einzusetzen, da digitale Systeme nicht geeignet sind, die Gesten von nicht vernetzten Verkehrsteilnehmern zu deuten. Andererseits gibt es erhebliche Akzeptanzprobleme der Bürger, sich mit digitalen Devices im Verkehr zu vernetzen. Bürger befürchten zurecht, durch ein permanentes Tracking ihre Privatsphäre zu verlieren.

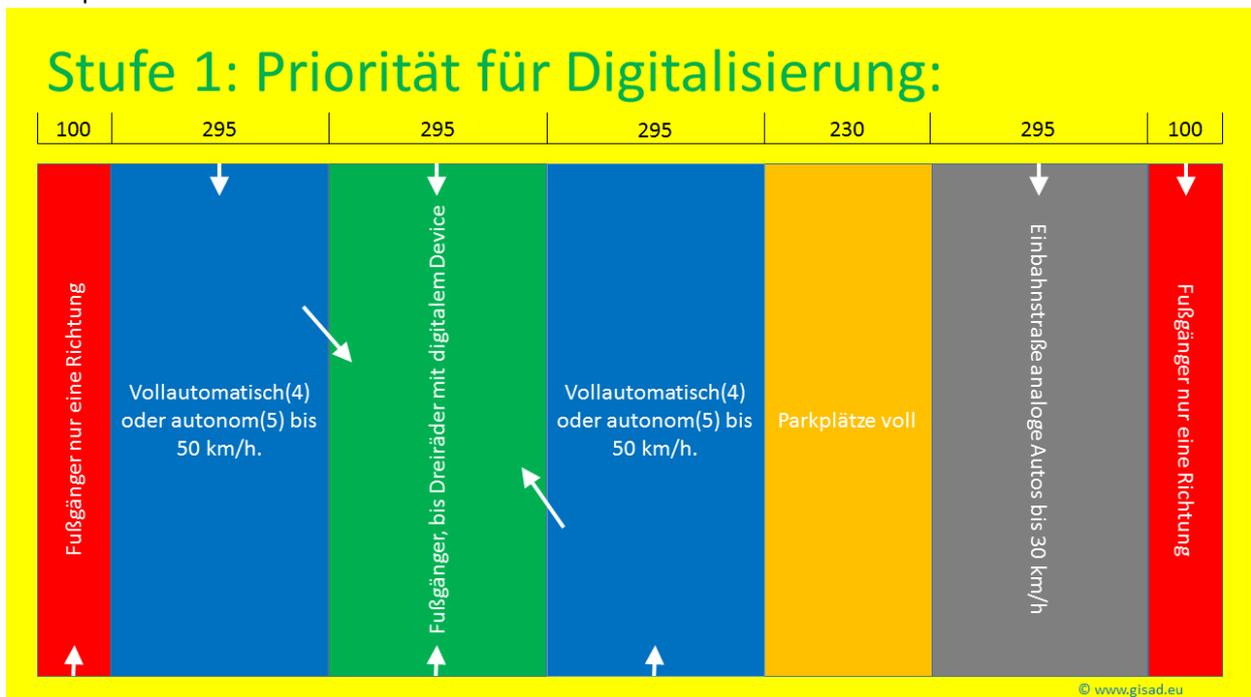
Da Bürger nicht gezwungen werden können, entsprechende digitale Devices zu nutzen, müssen Anreize geschaffen werden, damit die Mehrheit solche Devices einsetzt. Solche Anreize wirken jedoch für eine Mehrheit der Bevölkerung nur in einem Gesamtkonzept, welches alle Bereiche des digitalen Lebens erfasst.

Nur wenn Europa sofort mit aller Kraft an einem auf seine Werte angepassten eigenen digitalen System arbeitet, wird es im Rahmen der weiteren Digitalisierung die eigenen Werte und die Unabhängigkeit erhalten können. Sonst werden andere Systeme ihren Vorsprung und die dadurch bereits gewonnene Machtposition

ausnutzen und ihre Ideologie auf Europa übertragen. Ebenfalls bestehen Bedenken, dass der bestehende Ausbau einer digitalen Infrastruktur die Überwachungs- und Manipulationsmöglichkeiten durch andere Staaten manifestiert.

Für ein neues Mobilitätskonzept fordert GISAD entsprechend, siehe: <https://youtu.be/8YsEPL4mCs?t=21>.

- Straßenbereiche in den Innenstädten neu aufzuteilen.
- Ein modulares Konzept für verschiedene Straßenbreiten und Ausbaustufen schaffen.
- Eine eigene Spur für automatische Fahrzeuge (Stufe 4) und autonome Fahrzeuge (Stufe 5) für ausschließlich autonomes Fahren einzurichten. Da automatische Fahrzeuge auf dieser Spur autonom fahren können, wird im Folgenden nur von autonomen Fahrzeugen gesprochen.
- Eine eigene Spur für Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Fahrradfahrer einzurichten, welche über die Möglichkeit verfügen, mit autonomen Fahrzeugen digital zu kommunizieren.
- Verkehrsteilnehmern wie Autos und Fußgängern, die über keine digitale Kommunikationsmöglichkeit verfügen, eine getrennte Spur zur Verfügung zu stellen.
- Den Rechtsrahmen für unterschiedliche Spuren auf die dafür vorgesehenen Verkehrsteilnehmer anzupassen.



- In einem Gesamtkonzept jedem Bürger eine Bürgerrechts-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, über welche er mit autonomen Fahrzeugen kommunizieren kann.
- Alle Hardware- und Softwarekomponenten einer Bürgerrechts-Infrastruktur ausschließlich in Europa zu entwickeln.
- Dies Hardware so zu gestalten, dass sie mit unterschiedlichen Devices (USB-Stick) zu verwenden ist.
- In einem Gesamtkonzept jedem Bürger eine Bürgerrechts-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und in der Weise mit Devices zu verbinden, dass autonome Fahrzeuge ausreichend Informationen erhalten, um alle vernetzten Verkehrsteilnehmer zu erkennen und diesen auszuweichen.
- Einen Funkstandard mit einem minimalen Protokoll zu entwickeln, welcher daten- sowie energiesparsam nur die unbedingt notwendigen Informationen enthält (Bluetooth ist zum Beispiel für eine Corona-App zu mächtig und angreifbar).

- Eine technische Möglichkeit zu schaffen, über diese Bürgerrechts-Infrastruktur zusammen mit einer Art Dashbutton zu signalisieren, dass man den autonomen Fahrstreifen überqueren will.
- Eine technische Möglichkeit zu schaffen, über diese Bürgerrechts-Infrastruktur zusammen mit einer Art Dashbutton zu signalisieren, wenn ein autonomes Fahrzeug sich gefährdend verhält.
- Auf der Bürgerrechtshardware alle Metadaten und symmetrische Schlüssel für die verwendeten Daten so zu speichern, dass die Verfügungsgewalt über die Daten beim einzelnen Bürger liegt.
- Die Speicherung von personenbezogenen Daten über das Internet in Bezug auf die Bürgerrechts-Infrastruktur technisch und rechtlich zu unterbinden.
- Tickets WAN (WIDE AREA NETWORK) anonym, das heißt, ohne das Speichern von personalisierten Daten im Internet, zur Verfügung zu stellen. Der gesamte Prozess vom Merken des eigenen Profils, Bestellen, Bezahlen, Kontrolle ist WAN anonym zu gestalten.
- WAN anonyme Profildaten dezentral zu verwalten und nur im Zugriff des entsprechenden Bürgers zu speichern.
- Sicherzustellen, dass im Einzelfall und nach richterlicher Verfügung eine Personalisierung vorgenommen werden kann und entsprechende individuelle Verkehrsdaten ausgelesen werden können.
- Das eCall-Notrufsystem mit dieser Bürgerrechts-Infrastruktur so zu erweitern, dass auch Passanten in der Lage sind, für verletzte Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) auf deren Device einen Notruf auszulösen und gleichzeitig den Rettungskräften lebenserhaltende Informationen mitzuteilen.