

Datenschnüffler: »Big Brother« fährt mit

von Michael Brückner

Quelle: KOPP exklusiv Nr. 31/2016

Das Auto weiß mehr über seinen Fahrer, als dieser sich vorstellen kann. Sogar die Mobilfunkdaten werden heute festgehalten. Versicherungen, Verkehrsbehörden und Gerichte greifen gern auf diese Daten zurück.

- **Und der Autofahrer hat keine Ahnung, welche Informationen er preisgibt.**

Arglose Zeitgenossen mögen das heute noch für unvorstellbar halten, doch schon bald könnten sie eines Schlechteren belehrt werden: Sehr bald wäre es durchaus denkbar, dass Autofahrern scheinbar aus heiterem Himmel die Fahrerlaubnis entzogen wird.

- ❖ *»Die vorliegenden Daten lassen zweifelsfrei darauf schließen, dass Sie im Straßenverkehr mehrfach und auf unterschiedliche Weise auffällig geworden sind und andere Verkehrsteilnehmer dadurch gefährdet haben«.*



So oder ähnlich könnte dann die Begründung dafür lauten. Die Beweise für eine solche Entscheidung liefert ein unsichtbarer Beifahrer, der das gesamte Fahrverhalten und noch vieles mehr aus- schnüffelt. Und auf Knopfdruck an Behörden, Hersteller und andere weitergibt, die an solchen Informationen (aus welchen Gründen auch immer) interessiert sind.

► Module und Steuerungsinstrumente

Viele deutsche Autofahrer werden schon heute dreist ausspioniert, ohne dass sie ahnen, was da im elektronischen Labyrinth ihres Autos abläuft. Fast jeder dürfte schon einmal vom Fehlerspeicher in seinem Fahrzeug gehört haben. Der wird bei der Wartung ausgelesen, um eventuelle Schäden oder Defekte festzustellen. Soweit, so nützlich. Doch dieses Gerät mutet fast schon steinzeitlich an, verglichen mit dem, was diverse Module und Steuerungsinstrumente sonst noch aufzeichnen. Dabei gilt offenkundig:

- ❖ Je größer das Auto, desto größer der Datenhunger der rollenden Schnüffler.

Schon vor geraumer Zeit machte der ADAC die Probe aufs Exempel und kam zu unglaublichen Erkenntnissen.

- ❖ Sogar die Musik, die der Fahrer im Auto hört, wird gespeichert.

Es ist unfassbar, wo sich die kleinen Schnüffler überall verstecken:

- in der Klimaanlage, im Tempomat, im Bremskraftverstärker und in den Scheinwerfern. Registriert werden Geschwindigkeit, Drehzahl, Beschleunigung und Fahrzeugabstand.

Auch die Aktionen des Gurtstraffers interessieren den »Big Brother« auf dem Beifahrersitz.

- Wird der Gurt oft gespannt, dann deutet dies auf mehrere scharfe Bremsmanöver hin.

Das alles kann man mit ein wenig gutem Willen als Beitrag zur Verkehrssicherheit rechtfertigen. Obgleich es eigentlich dem Mindeststandard des Datenschutzes entspräche, den Fahrer zumindest darauf hinzuweisen, was sein Auto alles über ihn und seine Fahrweise speichert.

Aber das Auto weiß noch viel mehr. Darunter Dinge, die nun absolut nichts mit dem individuellen Fahrstil zu tun haben.

Was geht es zum Beispiel externe Schnüffler an, ob ein Beifahrer an Bord ist oder nicht?

- ❖ Festgestellt wird dies mithilfe der Sitzplatzregistrierung.

Zudem halten die kleinen unsichtbaren Schnüffler fest, wie viele Kilometer der Fahrer zurückgelegt hat. Ganze Bewegungsprofile lassen sich auf diese Weise erstellen.

- ❖ Im Fall eines Bargeldverbots ließen sich diese Daten mit den Erkenntnissen darüber kombinieren, wo der Fahrer mit Kreditkarte getankt und in welchem Hotel er übernachtet hat. Jeder, der es wissen will, erfährt dann haargenau, wo man sich an bestimmten Tagen und zu bestimmten Tageszeiten aufgehalten hat.

Aber der Schnüffelwahn kennt keine Grenzen. Gespeichert werden darüber hinaus alle Daten, die ein per Bluetooth mit der Bordelektronik gekoppeltes Mobiltelefon hinterlässt.

- ❖ Dazu gehören nicht nur die in das Navigationsgerät eingegebenen Ziele, sondern sogar Namen, Adressen, Rufnummern, E-Mail-Adressen und Bilder der im Mobiltelefon gespeicherten Kontakte.

Im Klartext:

- ❖ Unser Auto weiß sehr genau, mit wem wir wann telefoniert haben. Zunehmend werden die von bis zu 80 Steuerungssystemen registrierten Daten über Fahrer und Auto als Beweismittel gegen den Fahrzeugeigentümer eingesetzt.

Ein Beispiel:

Viele Autos registrieren, ob der Fahrer seinen Pkw nach dem Einparken mit geöffnetem Seitenfenster oder Schiebedach verlässt. Im Fall eines Fahrzeugdiebstahls muss sich der Eigentümer dann zumindest eine Mitschuld, wenn nicht gar grobe Fahrlässigkeit vorwerfen lassen. Die Leistung der deutschen Kaskoversicherer fällt dann deutlich geringer aus. Inzwischen ködern große Versicherungen wie die *Allianz* ihre Kunden mit sogenannten *Telematiktarifen*.

Das Prinzip ist simpel: Der Autofahrer stimmt zu, seinen Fahrstil per *Smartphone-App* kontrollieren zu lassen. Um Manipulationen zu verhindern, wird das versicherte Fahrzeug mit einem *Bluetoothstecker* im Zigarettenanzünder ausgestattet, der sich mit dem Handy verbindet. Der Fahrer zahlt mit seinen Daten. Ob er damit am Ende günstiger fährt, bleibt umstritten.

► Probleme beim Datenschutz

»Telematiktarife machen Beiträge für Verbraucher zunächst undurchsichtiger und bergen die Gefahr verdeckter Preiserhöhungen«, kritisiert *Christoph Röttele* vom

Vergleichsportal *Check24*. Die Sammlung und Speicherung von bestimmten Daten ist zudem juristisch höchst umstritten. Viele Fachanwälte vertreten die Auffassung, dass der Fahrzeugeigentümer nach einer entsprechenden Information dieser Datensammlung ausdrücklich zustimmen muss. Doch das schert Hersteller und Behörden offenkundig wenig, was folgender Fall beweist, der vor Kurzem für reichlich Aufsehen sorgte:

- Ende Mai 2016 verurteilte ein Kölner Gericht einen Autofahrer nach einem Verkehrsunfall wegen fahrlässiger Tötung. Zur Verurteilung wäre es mit großer Sicherheit nicht gekommen, hätten die Richter nicht die Fahrdaten von *BMW* und dem zu *BMW* gehörenden *Carsharing-Anbieter DriveNow* erhalten.

Was kaum jemand weiß:

BMW lässt alle *DriveNow-Fahrzeuge* mit einem »*Carsharing Modul*« (CSM) ausrüsten. Es sammelt während der Fahrt umfassende Daten über den Fahrzeugzustand und Betrieb. Man habe die gesammelten Daten an das Gericht herausgegeben, weil ansonsten eine polizeiliche Durchsuchung gedroht hätte, argumentiert *BMW*.

- Erfasst werden zunehmend auch die Kfz-Kennzeichen von Autofahrern, die ihre Fahrzeuge in Parkhäusern sowie auf Park- und Campingplätzen abstellen. Die meisten Autofahrer wissen dabei allerdings nicht, dass ihre Kennzeichen gespeichert werden.

Nach Ansicht des *Landeszentrum für Datenschutz Schleswig-Holstein* ist die automatisierte Erfassung von Kfz-Kennzeichen in Parkhäusern und bei der Zufahrt zu Campingplätzen datenschutzrechtlich nicht legitimiert.

- ❖ Dessen ungeachtet, prüft der Flughafen Hamburg derzeit die Speicherung von Daten in einem seiner Parkhäuser.

Die Hersteller der entsprechenden Geräte dürfen sich derweil schon mal die Hände reiben. Denn die automatisierte Erfassung von Autokennzeichen könnte ein gutes Geschäft werden. Eines der Unternehmen, die entsprechende Geräte anbieten, ist die *eso GmbH in Tettnang* am Bodensee, die auch Blitzgeräte zur Überführung von Temposündern herstellt und sogar verleast, damit die klammen Kommunen zu Geld kommen.