



AG Verkehrsrecht

Vernetztes Auto: Wird das Auto zum Zeugen der Anklage?

DAV beim Wirtschaftsgipfel der Süddeutschen Zeitung

Dem vernetzten Auto kann die Hamburger Verkehrsrechtsanwältin Dr. Daniela Mielchen (AG Verkehrsrecht des DAV) nicht nur Gutes abgewinnen. Das machte sie vor kurzem auf dem Wirtschaftsgipfel der Süddeutschen Zeitung deutlich. In der Podiumsdiskussion zum Thema „vernetzte Autos“ saßen mit ihr auch die Chefs von Google, Audi und Ford.

In der Diskussion um Fahrzeuge mit Google-Diensten und Internet an Bord sprach man vor fünf Jahren noch süffisant von einer „Modeerscheinung“. Zwischenzeitlich hat sich vieles geändert. Nicht selten ist auf der Autobahn zu beobachten, wie der „Nebenmann“ am Steuer „ganz nebenbei“ auf mobile Weise auch seiner Bürotätigkeit nachkommt. Unfallforscher warnen schon jetzt vor einem Wiederanstiegen schwerer und tödlicher Verkehrsunfälle.

„Recht hechelt hinterher“

Auf dem mit nationalen und internationalen Führungskräften aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft besetzten Wirtschaftsgipfel der Süddeutschen Zeitung (SZ) Ende November im Hotel „Adlon“ in Berlin brach Rechtsanwältin Dr. Daniela Mielchen eine Lanze für das Recht. In einer gemeinsamen Podiumsdiskussion zum Thema „vernetzte Autos“ mit Google-Deutschlandchef Philipp Justus sowie den Vorstandsvorsitzenden von Audi und Ford, Dr. Rupert Stadler und Bernhard Mattes, machte sie unmissverständlich klar, dass ein Sich-Absetzen neuer Technologien von der aktuellen Rechtsprechung,

die nunmehr „hinterher hecheln“ könne, kein haltbarer Zustand sei.

Wer hat Zugriff auf die Daten?

Die Fachanwältin für Verkehrsrecht sieht angesichts der rasanten technologischen Entwicklung hohen Regelungsbedarf vor allem bei der Frage, welche Daten überhaupt gesammelt werden dürfen – und wer am Ende alles Zugriff auf das sensible Material haben darf: „Die Versicherung zur Regulierung? Staatsanwalt oder Polizei? Liest jemand vor Ort die Daten aus oder muss man zuerst einen Richterbeschluss einholen?“ Mielchen stellte zudem die Frage, ob das Auto künftig möglicherweise „der Zeuge der Anklage gegen den Pkw-Besitzer“ sein werde? Eine zielführende und vor allem zufriedenstellende Antwort konnte auf der Tagung nicht gegeben werden. Heutige Autos verfügen über bis zu 80 Steuergeräte, rechnete die Anwältin vor. Bereits das Airbag-Steuergerät wisse alles über Sitzplatzbelegung, Geschwindigkeit des Fahrzeugs, Gewicht des Fahrers etc. und speichere dies. Sie wolle ihrerseits die voranschreitende Zukunft nicht aufhalten, so Mielchen, warnte aber davor, dass sich Autofahren möglicherweise zu einer „Totalüberwachung“ des Fahrzeuglenkers hin entwickle.

Kunde will Datenkomfort

Audi-Chef Stadler hoffte seinerseits darauf, dass die technologischen Neuerungen – wie es meist der Fall sei – im Nachhinein anerkannt werden. Die durch das Smartphone angewöhnte „Einfachheit“ der Datenbeschaffung habe auch die Bedürfnisse der Autofahrer verändert, somit verändere sich auch das Auto, weil der Kunde im Auto nicht auf das verzichten möchte, was er ansonsten auch gewöhnt sei. Laut Ford-Chef Mattes sei Google „derzeit schwer einzuschätzen“. Seine Frage, ob das Datenunternehmen nur ins Auto-Segment als integrierter Teil des Ganzen einsteigen oder komplett eigene Autos bauen und damit die Platzhirsche unter den Autobauern verdrängen möchte oder es Google „nur“ um die Daten und die damit verbundenen Einnahmen gehe, blieb letztlich (aus Google-Sicht sogar verständlich) unbeantwortet.

Walter K. Pfauntsch



Auf dem Podium (v.l.n.r.): Joachim Dorfs (Moderation/Chefredakteur Stuttgarter Zeitung), Philipp Justus (Google Deutschland), Rechtsanwältin Dr. Daniela Mielchen (AG Verkehrsrecht) und Rupert Stadler (Vorstandsvorsitzender Audi).