

Auto und Verkehr

Datenkrake auf vier Rädern

Moderne Autos vergessen nichts und merken sich alles

Ob der Einsatz des Gurtstraffers im Airbag-Steuergerät gespeichert wird oder bei zu hoher Drehzahl mit kaltem Motor ein Eintrag im Fehlerspeicher des Motorsteuergeräts erfolgt: Über die Steuergeräte im Auto entsteht ein Bild vom Fahrstil des Fahrers und seinem Umgang mit dem Auto.

Diese und weitere Beispiele von erhobenen Daten hat der ADAC beim Langzeit-Test von vier Autos verschiedener Hersteller gefunden. Dabei fanden sie heraus: Daten werden nicht nur gespeichert, um sie in der Werkstatt oder beim Hersteller auslesen zu können. „Daten werden auch an den Hersteller gesendet“, sagt Arnulf Thiemel vom ADAC. GSM-Antenne und verbaute SIM-Karte machen das Auto zur Sendestation vieler interessanter Daten.

Natürlich ist die ADAC-Erhebung nur eine Stichprobe und beansprucht keine Allgemeingültigkeit. Doch es lenkt die Aufmerksamkeit auf ein Problem moderner Autos: Durch zahlreiche Sensoren werden immer mehr Daten für die vielen Assistenzsysteme erhoben.



Moderne Autos sammeln viele Daten, hilfreich etwa für die Fehlerdiagnose in der Werkstatt.

Foto: Andreas Gebert

Sie werden in dazugehörigen Steuergeräten nach komplexen Algorithmen verarbeitet. Was passiert mit den Daten? Welche werden gleich überschrieben, gespeichert, oder weitergesendet? Autokäufer werden darüber größtenteils im Dunkeln gelassen. „Sie haben im Moment keine Chance, Klarheit zu bekommen“, sagt Thiemel. Im Kaufvertrag stehe, dass im

Betrieb Daten erhoben werden, die Werkstätten und Hersteller nutzen können.

Die Rechtslage ist sehr komplex, wie Daniela Mielchen skizziert. Die Verkehrsrechtsanwältin ist beim Deutschen Anwaltverein für den Bereich Vernetztes Auto zuständig. „Hersteller müssten Autokäufer allgemein mehr informieren, als sie es im Moment tun.“

Technische Daten dürfen sie ohne Zustimmung erheben, persönliche Daten nicht. Doch was ist bei einem Unfall, wo technische Daten eventuell Rückschlüsse auf den Ablauf zulassen? Dann können die technischen Daten zu personenbezogenen Daten werden. Vor Gericht kann damit das Recht des Fahrers tangiert werden, dass man sich nicht selbst belasten muss – demzufolge ist die Erfassung der Daten ohne Zustimmung des Fahrers aus rechtlicher Sicht zumindest fragwürdig. Geschwindigkeit, Abstand anderer Autos, Fahrbahnmarkierungen, Lenkwinkel: Allein Überholassistenten brauchen viele Daten, um korrekt zu funktionieren. Algorithmen errechnen auf Basis der erfassten Werte, wie der Assistent reagiert. „Je nach Aufgabe des Assistenten sind dafür mal mehr und mal weniger Daten nötig“, erklärt Gerd Wanielik. Er ist Professor für Nachrichtentechnik an der Technischen Universität Chemnitz und forscht zu vernetzten Autos.

Die Zukunft zeige Richtung autonomes Fahren, sagt er. „Noch gibt es keine Blackbox im Auto, aber der Trend geht dorthin.“ **mag**