

kurz & bündig

Vernetzte Autos

© Shutterstock

Daten aus dem Auto: Wo bleibt die Politik?

Moderne Autos sammeln jede Menge elektronische Daten. Welche das sind, wer sie mitliest und wo sie landen, ist kaum einem Autofahrer bewusst. Das versetzt Hersteller in Goldgräberstimmung – und Konsumenten in Alarmbereitschaft.

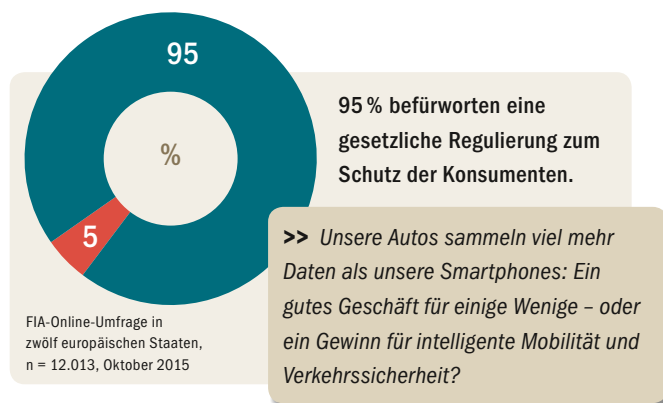
Die Digitalisierung durchdringt auch unsere Automobilität. Moderne Autos sind Datensammler der Sonderklasse. Egal, ob Verkehrslage, Fahrverhalten, Fitness des Fahrers, Fahrziele, Unfallhergang, Zustand des Fahrzeugs – mit einer Vielzahl von Sensoren werden viel mehr Daten gespeichert, als man glaubt (s. Seite 2 und 3).

GROSSE CHANCEN

Wie bei allen Themen rund um die Digitalisierung gilt: Entscheidend ist, wer gewonnene Daten zu welchen Zwecken nutzt. Auf der einen Seite sind mit dem vernetzten Auto enorme Chancen für intelligente, umweltschonende Verkehrssteuerung und lebensrettende Sicherheit verbunden. Verkehrsinfos in Echtzeit oder der automatische Unfall-Notruf eCall – er ist ab April 2018 für jedes neue Auto verpflichtend – sind dafür überzeugende Beispiele.

ECHTE RISKEN

Auf der anderen Seite drohen Daten- und damit Geschäftsmonopole: Können weiter nur die Fahrzeughersteller die gesammelten Daten auswerten und nutzen, wird der „gläserne Autofahrer“ zur Goldgrube weniger Unternehmen. So könnten Autos bei elektronisch generierten Fehlermel-



dungen gleich in die entsprechende Marken-Werkstätte umgeleitet werden. Der Fahrer hätte kaum Chancen, sich vor einer Reparatur eine unabhängige Fachmeinung einzuholen oder eine freie Werkstatt aufzusuchen.

Die EU ist gefordert, Datenschutz und Wahlfreiheit der Autodaten-Weitergabe rechtlich zu regeln. Für den Umgang mit Daten braucht es – wie im Verkehr – klare, transparente Regeln, die für alle gelten. Nur dann ist die Digitalisierung auch für Verkehr und Mobilität ein Gewinn.



JAHREN

120

EIN GUTES GEFÜHL SEIT

Was Autos und deren Fahrzeughersteller über uns wissen

Eingebaute SIM-Karten, Kameras, Steuergeräte, Multimedia-Anwendungen und Apps der Autohersteller sorgen dafür, dass heute schon eine Vielzahl an Daten an sie fließt.

Wohin bin ich im letzten Jahr gefahren? Wie (riskant) ist mein Fahrstil? Wie ist der Zustand meines Autos? Wann muss ich wieder in die Werkstatt? Wie ist es zum Unfall gekommen? Auf diese Fragen kann heute kaum ein Autofahrer erschöpfend Auskunft geben. Das Auto – und damit der Fahrzeughersteller – kann es schon.

DIE WICHTIGSTEN DATENSAMMLER IM VERNETZTEN AUTO UND IHRE FUNKTIONEN:

Navi: Es zeichnet die letzten Ziele auf und speichert zurückgelegte Strecken. Verkehrsinformationen in Echtzeit ermöglichen flüssigen Verkehr.

Schlüssel: Weg von „physischen Schlüsseln“, hin zu digitalen Schlüsseln. Vernetzung mit einem smarten Endgerät (Smartphone, Smartwatch). Einfallstor für verbrecherische Aktivitäten.

Fehlerspeicher: Heute speichert das Auto Fehlermeldungen und Defekte. In Zukunft sollen diese Infos direkt auf einem Hersteller-Server landen. Auf dieser Grundlage können Werkstätten-Besuche angeordnet werden.

Fahrzeugnutzung: Das Auto zeichnet die Länge der Fahrzeit in verschiedenen Fahrmodi, Motordrehzahl, Kilometerstand oder den Status der Fahrzeugbeleuchtung auf. Dies kann Auswirkungen auf Garantie und Versicherungsprämie haben. Übrigens werden auch elektromotorische Gurtstraffungen z. B. wegen abrupten Bremsens und der ESP-Eingriff aufgezeichnet.

Unsere Daten gehören uns!

Eine repräsentative Mitgliederbefragung des ÖAMTC zeigt: Österreichs Autofahrer sind auch beim Thema Daten & Auto lieber selbstbestimmt. Gemeinsam mit dem ÖAMTC fordern sie faire und transparente Regeln für vernetzte Autos.

Geht es um die Daten, die ein vernetztes Auto produziert, ist die Position der ÖAMTC-Mitglieder eindeutig: Drei Viertel stellen klar, dass diese Daten dem Fahrzeughalter und damit ihnen selbst gehören. Fahrzeughersteller und Anbieter von Betriebssystemen liegen in der Rangliste möglicher Dateneigentümer deutlich dahinter (s. Grafik).

SELBST ENTSCHEIDEN

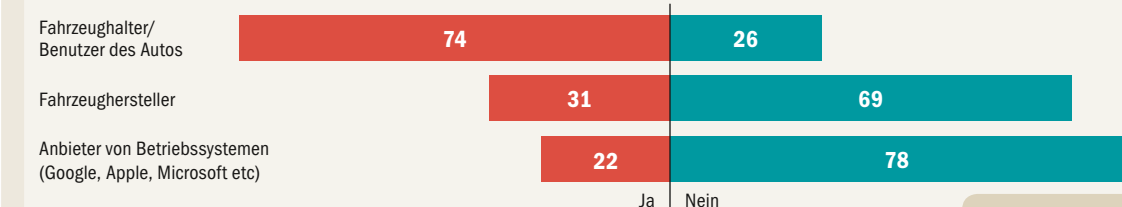
Wichtig ist für die Autofahrer daher, dass sie selbst entscheiden können, welche Daten übertragen werden – und welche nicht: Sechs von zehn

Befragten (62 %) wollen beim Kauf eines vernetzten Autos eine Zustimmung zur Datenübertragung nur für einzelne Datengruppen geben. Am ehesten würde man noch technische Fahrzeugdaten permanent übertragen lassen. Sensible Standortdaten sollen nur im Anlassfall (z. B. Unfall) übertragen werden. Daten über E-Mail oder Social Media wollen drei von vier ÖAMTC-Mitgliedern nie aus der Hand geben.

„ZWEITE MEINUNG“ WICHTIG

Gleichzeitig spricht sich eine überwältigende Mehrheit der Befragten für eine sinnvolle Nutzung der Auto-Daten aus: Neun von zehn Befragten unterstützen den Service-Notruf im Pannenfall. Welche Pannenhilfe verständigt wird, wollen jedoch 82 % selbst entscheiden. Jedes zweite Mitglied hat schon Erfahrungen mit nicht nachvollziehbaren Reparaturen gemacht: Drei Viertel (74 %) wollen daher gerne eine zweite Meinung einholen, ob eine Reparatur, die der Hersteller empfiehlt, auch wirklich notwendig ist. Fast alle (94 %) wollen den Datenfluss aus dem Auto auch abdrehen können.

Wer ist Ihrer Ansicht nach der Eigentümer der Daten, die ein vernetztes Auto erzeugt?



Online-Studie Connected Cars, n = 1.142 Interviews, November 2015

>> Fast drei Viertel sind der Meinung, dass die Daten, die ein vernetztes Auto erzeugt, dem Fahrzeughalter selbst gehören. Deutlich dahinter rangieren Fahrzeughersteller und Systemanbieter.

Mobiltelefon: Kontaktdaten, wie Telefonnummern, Adressen und Fotos, sowie Nachrichten werden mit dem Auto geteilt.

Notruf eCall: Werden die Airbags ausgelöst, wird sofort eine Einsatzzentrale alarmiert, die falls notwendig, eine Rettungskette in Gang setzt – inklusive Übermittlung wichtiger Daten, wie z. B. den Unfallort.

Remote Diagnostics: Fahrzeugzustand und Betriebsmittelstand (Kraftstoff, Scheibenwaschanlage) werden vom Fahrzeughersteller an das Fahrzeug übermittelt. Fehlerlösungsmöglichkeiten können angegeben werden.

Unfalldatenspeicher: Hier werden Tempo, Pedalstellungen oder Blinkereinsatz bei Unfällen gespeichert.

Radarsensor: Das Auto misst und speichert, wie viel Abstand eingehalten wird. Das gibt Auskunft über den Fahrstil. Diese Information interessiert besonders Versicherungen.

>> Moderne Autos speichern heute schon eine Vielzahl an Daten. Diese werden per Mobilfunk bzw. Internet an den Fahrzeughersteller übermittelt.

kurz & bündig

Vernetzte Autos

Die Forderungen des ÖAMTC auf einen Blick



Die notwendigen Regeln für sichere, offene und standardisierte Fahrzeugdaten-Plattformen müssen folgende Anliegen sicherstellen:

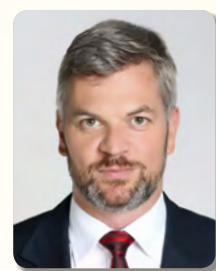
- Der Fahrzeughalter muss entscheiden können, wem er welche Daten zu welchem Zweck zur Verfügung stellt. Das schließt jede automatisierte Abfrage ohne seine bewusste Zustimmung aus.
- Der Fahrzeughalter soll jederzeit entscheiden können, bestimmte Daten Dritten zur Verfügung zu stellen oder die Datenübermittlung zu beenden.
- Es braucht klare Regeln, wann und zu welchem Zweck Behörden und Gerichte auf Daten zugreifen dürfen.
- Das Recht auf freie Werkstattwahl darf nicht unterminiert werden.
- Die kommerzielle Weitergabe von anonymisierten Daten aus mehreren Fahrzeugen darf nur unter strengen Datenschutz-Auflagen erfolgen. Es darf kein Rückschluss auf den Fahrzeughalter und persönliche Informationen möglich sein.

Mehr Politik, bitte!

An vernetzten Autos führt kein Weg vorbei. Die Digitalisierung ist eine große Chance für intelligente Mobilität und sicheren Verkehr. Damit wir diese Chance nutzen können, braucht es jetzt allerdings politisches Handeln. Denn derzeit sammeln und senden vernetzte Autos die Daten ihrer Lenker im rechtlichen Graubereich. Davon profitieren nur die Fahrzeughersteller. Gerade in der Automobilindustrie sind die Daten der Nutzer Goldes wert. Sie ermöglichen monopolähnliche Geschäftsmodelle, mit denen sich gutes Geld verdienen lässt.

Für den ÖAMTC ist klar: Die Autos von heute und morgen liefern wertvolles Datenmaterial über den Betriebszustand des Fahrzeugs. Diese Daten können Leben retten und uns allen nützen. Sie können aber auch Entwicklungen in Gang setzen, die uns Autofahrer noch mehr Geld kosten. Das kann nicht der Sinn der Sache sein, weil es den Konsumenten schadet.

Deshalb muss sich die Politik endlich dazu durchringen, Regeln für sichere, offene und standardisierte Datenübertragung aus dem Auto festzulegen. Das ist zuallererst Aufgabe der EU. Sollte diese binnen der nächsten Monate keine Regelung zustande bringen, müssen auf nationaler Ebene jedenfalls Mindeststandards für den Schutz der Konsumenten festgeschrieben werden. Schließlich geht es um unsere Daten, unser Geld und unsere Sicherheit. Und dafür brauchen wir jetzt: Mehr Politik, bitte!



Bernhard Wiesinger

ÖAMTC-Interessenvertretung
& Kommunikation

FAKTEN ZU VERNETZTEN AUTOS AUF EINEN BLICK

- Die Digitalisierung bringt große Chancen für intelligenten, sicheren Verkehr.
- Moderne Autos sammeln und senden immer mehr Daten, die aber derzeit nur von den Fahrzeugherstellern genutzt werden können.
- Die Konsumenten wollen über die Weitergabe ihrer Daten selbst entscheiden. Orts-, Zeit- und Fahrzeugdaten sind schützenswert.
- Es braucht im Interesse der Konsumenten rasch Regeln für sichere, offene und standardisierte Fahrzeugdaten-Plattformen.



IMPRESSUM:

Medieninhaber/Verleger:

Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC), 1010 Wien, Schuberting 1-3, ZVR 730335108.

Für den Inhalt verantwortlich:

MMag. Bernhard Wiesinger, Konsumentenschutz, Mitgliederinteressen und Kommunikation.

Offenlegung: www.oeamtc.at/impressum

Druck: DRUCK 3400,

Donaustraße 106, 3400 Klosterneuburg

Gestaltung: GPK Advertising GmbH.

Vorbehaltlich Satz- und Druckfehler.

Stand: März 2016.