

Die Datensamm-
lungen in Autos
sind versteckt -
und codiert. Nur
die Hersteller
können sie bisher
nutzen



FOTOS: FOTOLIA (2), HERSTELLER, KEYSTONE, R. THUL, S. HÖRIGER

Geheimakte Auto

Moderne Autos speichern heimlich Daten. Das hilft den Herstellern, etwa im Fall eines Unfalls. Für die Besitzer sind die geheimen Chips dagegen Verschlusssache

Mancher Autofahrer muss sich in letzter Zeit gefühlt haben, als sei er nun persönlich Zielobjekt der NSA. Der MAN-Besitzer zum Beispiel, der ein verbogenes Teil an seinem Laster reklamierte und abblitzte mit dem Hinweis, er selbst habe ihn doch kürzlich überladen. Oder der BMW-M-Pilot, dem man plötzlich seine Rennstrecken-Fahrten vorhielt. Oder der Porsche-Fahrer, der auf einen wieder ausgebauten Tuning-Chip hingewiesen wurde.

Dabei wurden sie nicht von Schlapphüten verraten, sondern von ihrem eigenen Wagen. „Ich habe die Daten gesehen, die dort gespeichert waren“, sagt der Unfallgutachter Michael Weyde. „Unsere Autos generieren im-

mer mehr davon, und sie speichern sie auch immer häufiger, ohne dass wir es erfahren.“ Gerade hat er das Thema vor Verkehrsrechtlern des Deutschen Anwalt-Vereins publik gemacht, sodass auch Autobesitzer vor der Frage stehen: Wem gehören meine Daten?

Denn tatsächlich ist die Sammelwut allumfassend. Nicht nur ABS und Airbag, sondern auch Klimaanlage, Bremskraftverstärker, Tempomat und sogar die Scheinwerfer sind Teil des gigantischen Datennetzwerks, in dem Geschwindigkeit, Drehzahl, Position, Abstand, Fliehkraft, Außentemperatur, Zuladung, Sitzbelegung oder angebliche Müdigkeit des Fahrers gemessen werden.

Das Problem: Allein die Hersteller haben Zugriff auf die verschlüsselten Informationen aus diesem Netzwerk, in dem die Daten nicht nur fließen, sondern markante Werte wie etwa hohe Drehzahlen, Überladung oder andere Normabweichungen auch nach ihrem Gutdünken gespeichert werden – und verwendet werden können, wenn es ihnen nützt.

Unfallforscher Weyde, der qua Beruf auf der Suche nach solchen Informationen ist, verlangt deshalb einen Zugang zum Datenfundus auch für die Autobesitzer. Andere gehen noch weiter. „Die Datenerhebung geschieht in einer riesigen Grauzone“, sagt der Jen-

naer Rechtsprofessor Michael Brenner, „sobald solche Daten einem einzelnen Fahrer sicher zugeord-

net werden können, dürfen sie nach dem Bundesdatenschutzgesetz nur noch in Ausnahmefällen verwendet werden.“ Auch die Hamburger Datenschutzbehörde ist skeptisch. „Die Fahrzeugbesitzer müssten über solche Speicherungen wenigstens genau informiert werden“, sagt Juristin Patricia Kaiser.

Henning Hinze



„Die Datenerhebung geschieht in einer riesigen Grauzone.“

Prof. Michael Brenner, Jurist



Sicher verwahrt im Chip des Steuergerätes: was Autos alles wissen

Schreiben Sie uns

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen?

AUTO BILD, Brieffach 3940, 20350 Hamburg
Fax: 0 40-34 72 4176

E-Mail: redaktion@autobild.de

Stichwort: Datenkrake