

DIE DATENKISTE – schöne neue Algorithmen

Einst war das Auto Privatsphäre. An geheim gehaltenen Orten trafen wir uns zum Knutschen. Nach einem Streit stieg man ins Auto und fuhr los, ohne Ziel. Endlich hatte man Ruhe, niemand wusste, wo man war. Tempi passati.

→ von Walter Keller

Er ist mit Auto und Handy unterwegs. Zuhause hat er angekündigt, er fahre von seinem Termin im Süden über einen Pass zurück. Lange meldet er sich nicht. Seine Frau wird unruhig. Es schneit. Immer später wird der Abend. Schliesslich ruft sie die Polizei an und fragt, ob es auf dem besagten Pass vielleicht Unfälle gegeben habe. Ihr Mann antwortet nicht.

«Wie ist die Handynummer Ihres Mannes?», fragt der Polizist und ruft keine zehn Minuten später zurück. Sie müsse sich keine Sorgen machen. Ihr Mann sei allerdings nicht dort, wo sie ihn vermute, sondern in der Ortschaft XY. Peng! Dort wohnt ihre beste Freundin.

Bruno Baeriswyl, Präsident von Privatim, der Vereinigung der schweizerischen Datenschutzbeauftragten, sowie der Stiftung für Datenschutz und Informationssicherheit, antwortet mit diesem anonymisierten Beispiel auf meine Frage nach Privatsphäre und Auto.

Rückblende. Anfang der 80er Jahre brachte Honda, zusammen mit dem Navi-Hersteller Alpine, das erste Navigationsgerät ins Auto. «Das Gerät konnte den Fahrzeug-Standort allerdings noch nicht ermitteln. 1982 entwickelte dann Blaupunkt das erste autarke Navi fürs Auto, dessen Ortung auf Rad-Sensoren basierte», schreibt mir Raoul Schwinnen von der auf Auto spezialisierten Bärtschi Media Agentur.

Bruno Baeriswyl klärt mich auf, wie weit wir heute sind. Früher war das Auto Privatsphäre: «My car is my castle». Es hatte einen Radio-Empfänger eingebaut. Heute aber sei das Auto transparent, es ist zum Sender des privaten Fahrverhaltens und der Bewegungen geworden. Alles wird aufgezeichnet, tausende von Elementen in unseren Autos sind elektronisch verkabelt und damit vernetzt. Bringe ich mein Auto in die Garage, steckt der Garagist als erstes sein Kontrollgerät ein. So könne mein Fahrverhalten nachvollzogen werden.

Baeriswyl erzählt von Abklärungen, die er als Datenschützer im Zusammenhang mit dem «Road Pricing» (eine Art Zoll bei Einfahrt in

ein Stadtgebiet) unternommen habe. Dabei habe sich herausgestellt, wie leicht automatisierte Bewegungsprofile zu erstellen sind – auch ohne Anruf bei der Polizei.

Zukunftsmusik? Keineswegs. Im April 2013 berichtete Spiegel online: «Der Mobilfunkbetreiber Telefonica will in Deutschland bis Ende des Jahres eine Technik einführen, die das Fahrverhalten von Autofahrern erfasst und so flexiblere Versicherungstarife ermöglichen soll.»

Die Autoindustrie arbeitet derzeit an der «Car-to-car-Kommunikation». Autos kommunizieren untereinander und erkennen sich zum Beispiel vor unübersichtlichen Kreuzungen oder Kuppen und können entsprechende Manöver einleiten. Gleiches gilt bei plötzlich auftretenden Staus. Mein Auto kommuniziert künftig nicht nur mit mir, sondern mit seinesgleichen und zusätzlich auch mit der Infrastruktur am Strassenrand (Tempo-/Warnschilder, Ampeln, Sensoren).

Neue Möglichkeiten erlaubt natürlich auch die «Verlinkung» mit den Smartphones und entsprechenden Apps – die Möglichkeiten reichen von der Parkplatzsuche über Hotelreservierungen bis zum Stromlademanagement für E-Mobile. Die Reichweite der Batterie wird laufend berechnet und der Fahrer wenn nötig zur nächsten Ladestation gelotst.

Noch einmal Raoul Schwinnen: «Das fix im Fahrzeug eingebaute Navi wird ganz schnell verschwinden und den sogenannten Link-Systemen Platz machen, also der Einbindung von Smartphones.»

Ein weit gravierenderes Problem als jenes unter Eheleuten wird sichtbar, wenn man bedenkt, welche Auswirkungen ein Plan wie der-

Alle Neuerungen werden uns unter dem Stichwort «mehr Komfort» angekündigt. Über den Hintergrund samt Überwachungsmöglichkeiten werden wir nicht aufgeklärt.

jenige von Telefonica haben wird. Nochmals Spiegel online: «Im Zentrum des Systems mit der Bezeichnung Telefonica Insurance Telematic steht ein Modul, das ins Auto eingebaut wird und Informationen zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, Bremsverhalten oder Nachtfahrten erfasst. Diese Daten werden über Mobilfunk an die Versicherungsgesellschaft übertragen. Sie lassen sich dann in Form von Punkten auswerten und würden auf unterschiedliche Weise für die Berechnung der Versicherungsprämie herangezogen. So können Risikogruppen besser eintarifiert werden.»

Bist Du braves Kind, kriegst du Punkte. Deine Versicherungsprämie sinkt. Bist du böses Kind ... genau. Bist du zu böse, fliegst du vielleicht aus der Versicherung.

Das läuft gemäss Datenschützer Baeriswyl subtil ab. Alle Neuerungen werden uns unter dem Stichwort «mehr Komfort» angekündigt. Über den Hintergrund samt Überwachungsmöglichkeiten werden wir nicht aufgeklärt. Baeriswyl öffnet den Blickwinkel und formuliert allgemein: Das Problem ist das Vorhandensein all der Daten. Wir als Betroffene haben keine Herrschaft über die Informationen, die unsere Datenkiste auf vier Rädern übermittelt, sondern der Hersteller. Und natürlich der Staat – wenn er will. Der aber ist vergleichsweise harmlos, immerhin binden wir ihn als Souverän in einen gesetzlichen Rahmen ein.

Die wirkliche Herausforderung ist der Umgang mit kommerziellen Institutionen, mit den grossen Firmen. Sie haben die Daten, schweigen sich aber gemäss Baeriswyl darüber aus, was sie damit anstellen wollen. Damit wisse man heute nicht mehr, was relevant sei und was nicht. Das werde erst deutlich, wenn sich Daten durch ein entsprechendes Ereignis oder einen künftigen Zusammenhang plötzlich ganz neu aktualisieren.

Lassen Sie Ihr Handy zu Hause, wenn Sie am Abend einen Abstecher zum besten Freund Ihres Mannes oder zur besten Freundin Ihrer Frau planen. Das erspart Ärger. ■