

GASTKOMMENTAR

## Datenschutz und selbstfahrende Autos

Die Aufzeichnungen von Daten müssen vor unberechtigten Zugriffen, Manipulationen und Hackerangriffen wirkungsvoll geschützt werden.

---

René Huber  
11.10.2017, 05:30 Uhr

Autos, die uns ohne unser Zutun selbständig und automatisch von A nach B bringen, während wir – wie in der Bahn – arbeiten oder gar schlafen, dürfte es wohl noch lange nicht geben. Hingegen gibt es bereits heute Autos, die einen Teil der Fahraufgaben übernehmen können – Fahren auf der Autobahn oder Einparkieren. Übernimmt Kollege Computer das Steuer, und es ereignet sich ein Unfall, stellt sich die Frage, wer für den Schaden haftet. Der Lenker? Der Fahrzeughersteller? Oder kommt es auf die Umstände an – wenn ja, auf welche?

Zur Klärung dieser Fragen zeichnen technische Systeme im selbstfahrenden Auto zahllose Daten in einer Blackbox auf: über den Zustand des Fahrzeugs, über das Funktionieren der Systeme, über die Fahrumgebung und – ganz zentral – über den Aspekt, wer im Moment eines Unfalls das Fahrzeug steuerte bzw. hätte steuern sollen. Wie sieht es mit dem Umgang mit all diesen Daten aus? Im Folgenden soll es darum gehen, was aus Sicht von Datenschutz und Datensicherheit vorzusehen ist.

Die Frage der Haftung, aber auch der Umgang mit den entsprechenden Daten sind zu klären. Hierfür braucht es eine gesetzliche Lösung. Genau dies verlangen denn auch zwei politische Vorstösse, die im Juni im Nationalrat eingereicht wurden. Doch bevor der Bundesrat die Welt neu erfindet, kann er einen Blick auf die Rechtsordnung Deutschlands werfen. Denn der deutsche Gesetzgeber hat das automatisierte Autofahren im Mai in einer Revision des Strassenverkehrsgesetzes – als erster weltweit – in den Grundzügen geregelt. Gestützt darauf ergeben sich insbesondere die folgenden datenschutzrechtlichen Forderungen:

Die Daten sind in einer Blackbox im Fahrzeug selber aufzuzeichnen. Dort müssen sie auch verbleiben. Es soll ausgeschlossen sein, dass die Daten laufend via Funk an den Fahrzeughersteller, den Versicherer oder gar an eine Behörde übermittelt und durch diese ausgewertet werden.

Der Grundsatz der Datensparsamkeit verlangt, dass über das Fahrverhalten des Lenkers so wenig wie möglich aufgezeichnet wird, somit nur diejenigen Daten, die für die Aufklärung eines Unfalls zwingend erforderlich sind.

Die Daten gehören weder dem Fahrzeughersteller, dem Versicherer noch dem Staat, sondern grundsätzlich dem Fahrzeughalter. Er muss darüber entscheiden können, wer Daten unter welchen Umständen einsehen bzw. auswerten darf – es sei denn, dies sei im Gesetz ausdrücklich anders geregelt.

Soll es den Behörden erlaubt sein, bei Verstössen gegen Strassenverkehrsregeln Daten erheben und auszuwerten? Oder sollen Behörden Daten auswerten dürfen, um nach allfälligen Verstössen gegen Regeln des Strassenverkehrsrechts – oder gar gegen andere Gesetze – zu fischen? Aus Sicht des Datenschutzes müsste dies ausgeschlossen sein.

Wie lange sollen Daten in der Blackbox gespeichert werden? Die deutsche Bundesregierung sah eine Dauer von drei Jahren vor. Das Parlament hat die Dauer auf sechs Monate verkürzt. Auch dieser Zeitraum scheint viel zu lang, müssten doch ein paar wenige Tage vollauf genügen. Im Weiteren muss der Fahrzeughalter das Recht und auch die Möglichkeit haben, alle aufgezeichneten Daten jederzeit einsehen zu können.

Die Aufzeichnungen müssen vor unberechtigten Zugriffen, Manipulationen und Hackerangriffen wirkungsvoll geschützt werden, etwa durch Verschlüsselung aller Daten in der Blackbox, ist doch die Datensicherheit von ganz entscheidender Bedeutung für das Vertrauen der Autofahrer in diese Systeme.

Wollen wir hier nicht einen weiteren Datenkraken heranzüchten, ist der Gesetzgeber gefordert. Er muss klare Grenzen setzen, damit die Privatsphäre beim Autofahren auch zukünftig gewährleistet ist.

---

René Huber ist Jurist und Geschäftsinhaber der Firma Recht und Informatik in Zürich. Von 1999 bis 2014 war er Datenschutzbeauftragter des Kantons Zug.

---

### Erste Autoversicherung mit personalisierter Prämie

An der IAA hat Mercedes die Vorstufe eines «Insure per Drive»-Versicherungssystems vorgestellt. Dabei dienen die während der Fahrt generierten Daten zur Berechnung des Risikos und damit der Prämienhöhe.



Herbie Schmidt

---

### Wie man Italienern sicheres Fahren beibringt

In Italien kosten Haftpflichtversicherungen für Motorfahrzeuge mehr als überall sonst in Europa. Modernste Technologie soll das nun ändern.



Andrea Spalinger, Rom

---

### Newsletter NZZ am Abend

Erfahren Sie, was heute wichtig war, noch wichtig ist oder wird! Der kompakte Überblick am Abend, dazu Lese-Empfehlungen aus der Redaktion. [Hier können Sie sich mit einem Klick kostenlos anmelden.](#)

---

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.