



Vater Staat sieht alles: In Zukunft werden Autos an die digitale Leine genommen, ihre Fahrdaten gespeichert



„Es besteht viel Spielraum für künftige Kontrollmöglichkeiten.“

Volker Lüdemann, Rechtswissenschaftler an der Hochschule Osnabrück

Automatisiertes Fahren

Blitzer werden überflüssig

Die gespeicherten Daten von selbstständig fahrenden Autos machen uns vollends zum gläsernen Bürger, fürchten Experten

ES KLINGT wie Science-Fiction, könnte aber bald Realität sein: Polizeibeamte greifen auf gespeicherte Fahrzeugdaten zu. Um ein Bewegungsprofil zu erstellen, lesen sie den Geschwindigkeitsverlauf aus und verknüpfen ihn mit GPS-Daten. Oder sie nutzen Mautdaten, die für die Abrechnung von Lkw-Fahrten gespeichert werden. So läuft es bereits heute bei Sonderkommissionen der Terrorismusbekämpfung ab oder kürzlich in Österreich bei der Verhaftung eines Fernfahrers als Serienmörder.

Die Datenkombination von Positions-, Innenraum-, Spur- und Verkehrszeichenerkennung macht es gar möglich, Temposünder zu entlarven. Vorausgesetzt, die Polizei kann auf die

gespeicherten Daten zugreifen. Genau dies lässt ein lückenhaftes Gesetz jetzt über Hintertüren zu.

„Das modernste Straßenverkehrsrecht“, verspricht Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und meint damit sein Gesetz zum „automatisierten Fahren“. Größte Profiteure sind die Automobilhersteller, die weitgehend von der Haftung bei einem Unfall befreit wurden. Um eindeutig festzustellen, ob Fahrer oder Autopilot die Steuerung innehatte, schreibt das Gesetz eine Blackbox vor. Vorhandene Technik erlaubt es somit, die Position, den Fahrstil und das Verkehrsverhalten des Autofahrers zu überwachen.

Neue Fahrzeugmodelle produzieren Datenmengen, die noch vor einigen Jahren zur Steuerung eines Space-Shuttles ausgereicht hätten. So erzeugen teils mehr als 80 Steuergeräte etwa ein Gigabyte Daten je Sekunde – so viel wie 250 000 bedruckte DIN-A4-Textseiten. Minister Dobrindt spricht von einem „kreativen, sicheren Datenreichtum“ – der aber eine neue Dimension der Verkehrsüberwachung erlaubt. „Da die Datenfragen im Gesetz weitgehend ausgeklammert wurden, besteht viel Spielraum für künftige Kontrollmöglichkeiten“, sagt Volker Lüdemann, Rechtswissenschaftler an

der Hochschule Osnabrück und Sachverständiger bei den Gesetzesberatungen. Dobrindts Gesetz will im ersten Schritt ein Identifikationsdatum (ID) für das automatisierte Fahrzeug, das die manuelle oder automatische Steuerung registriert, sowie die entsprechenden GPS-Daten. Schon heute verknüpfen Steuergeräte Sensordaten mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN), einst Fahrgestellnummer genannt. „Das Gesetz lässt zu, dass sich internationale Gremien und Autoverbände im nächsten Schritt über eine erweiterte Nutzung der Daten einigen“, erklärt Lüdemann.

Auch die Verkehrspolizei erhält Zugriff auf die ID: In den etwa 500 Dienststellen der Polizeipräsidien sollen für fünf Millionen Euro Auslesegeräte angeschafft werden. Dabei steht noch nicht mal fest, wo sich die Blackbox-Daten eigentlich befinden sollen: im Auto, in der Cloud oder beim Hersteller? Volle sechs Monate bleiben sie gespeichert, nach einem Unfall gar drei Jahre. Völlig überflüssig, monieren Datenschützer. In Flugzeugen etwa sind kurze Speicherzeiten vorgeschrieben, fortlaufend werden die Daten überschrieben. Lüdemann: „Was im Airbus ausreicht, müsste eigentlich auch beim Opel Corsa genügen.“ *emo*

STUFEN DES AUTOMATISIERTEN FAHRENS

- Stufe 0** Fahrerorientiert. Nur einfache Systeme (Totwinkelüberwachung, Spurwarner)
- Stufe 1** Spurhalteassistent oder Abstandsregelautomat (ACC) unterstützen Fahrer
- Stufe 2** Teilautomatisiert. Kurzzeitige Unterstützung, etwa durch Stauassistenten
- Stufe 3** Hochautomatisiert. Fahrer darf sich (in Grenzen) vom Verkehr abwenden
- Stufe 4** Vollautomatisiert. Das System übernimmt die Fahraufgaben, auch innerorts
- Stufe 5** Autonom. Völlig selbstständiges Fahren, Insassen brauchen keinen Führerschein

FOTOS: MAURITIUS IMAGES, PRIVAT



SCHREIBEN SIE UNS

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen? AUTO BILD, Brieffach 55 10, 20350 Hamburg E-Mail: redaktion@autobild.de Stichwort:

Autonomes Fahren