

# Deutschland hat Zukunft

## Automatisiertes Fahren – Datenschutz und Datensicherheit

---

**Montag, 01.08.2016 um 16:00 Uhr**

hbw Haus der Bayerischen Wirtschaft, ConferenceArea, Europasaal

Max-Joseph-Straße 5, 80333 München

---

## Begrüßung und Statement

---

**Bertram Brossardt**

Hauptgeschäftsführer

vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V.

---

Redezeit: 15 Minuten

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen im Haus der Bayerischen Wirtschaft zu unserer heutigen Veranstaltung aus der Reihe „Deutschland hat Zukunft“.

Ich freue mich, den Bayerischen Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr heute bei uns begrüßen zu können.

Lieber Joachim Herrmann, vielen Dank für Ihr Kommen!

Das automatisierte Fahren verändert die Mobilität grundlegend. Es hat alle Vorteile für sich:

- **Komfort** für die Reisenden.
- **Weniger Unfälle** im Straßenverkehr.
- Einen optimierten **Verkehrsfluss**
- und damit auch einen **geringeren Kraftstoff- und Energieverbrauch**.

Das Auto wird grundlegend anders. Für ein Automobilland wie Bayern, bei dem gut ein Viertel der Wertschöpfung der Industrie allein am Auto hängen, ist damit entscheidend, ob und welche Wertschöpfung wir bei uns in Deutschland und Bayern realisieren können.

Das wird nur gelingen, wenn bei uns optimal entwickelt, getestet und tatsächlich gefahren werden kann.

Die deutschen Automobilhersteller setzen auf diese Zukunftstechnologie und sie sind, wenn man der Patentstatistik folgt, vorne dabei.

Als Vertreter der Automobilindustrie begrüße ich recht herzlich den Entwicklungsvorstand von **BMW, Herrn Klaus Fröhlich**, der an der Podiumsdiskussion teilnehmen wird.

Die höchste Automatisierungsstufe beim Autofahren, das „autonome Fahren“, kann schon in den 2020er-Jahre erreicht werden.

Der Weg dorthin führt über eine Vielzahl an technischen und rechtlichen Fragen, die wir mit unserer Veranstaltungsreihe abbilden wollen.

Der heutige Kongress ist der dritte Teil unserer Veranstaltungsreihe zum automatisierten Fahren:

- Im Dezember 2015 haben wir den Aspekt der **Rechtssicherheit** in den Mittelpunkt gestellt, also Fragen zu Verkehrsrecht, Zulassungsrecht und Haftung.

- Im Mai 2016 haben wir über die Bereitstellung und Finanzierung der **Infrastruktur** für das automatisierte Fahren gesprochen.
- Bei unserem heutigen Kongress wollen wir uns **Datenschutz** und **Datensicherheit** widmen.

#### Vorstellung der weiteren Teilnehmer

Den Stand der Technik erläutert **Professor Michael Waidner**, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Sichere Informationstechnologie in Darmstadt.

Die rechtlichen Anforderungen an Datenschutz und IT-Sicherheit wird **Professor Dirk Heckmann** von der Universität Passau schildern.

Im Rahmen unserer Diskussion begrüße ich ferner den bayerischen Justizminister **Professor Winfried Bausback**.

Ihnen allen vielen Dank fürs Kommen!

#### Umgang mit Daten

Dem automatisierten Fahren ist der Umgang mit Daten immanent.

Je autonomer das Auto fahren soll, desto mehr muss es mit der Umgebung kommunizieren und

desto mehr Daten werden erhoben und verarbeitet.

Das führt nicht zu größeren Datenschutzproblemen – zumal beim autonomen Fahren nicht mal mehr ein Fahrer im Auto sitzen muss – sondern adressiert vor allem die Frage nach der Sicherheit der Daten.

Die gesammelten Daten sind vielfältig:

- Bewegungsdaten, die Haltepunkte, Strecken und Geschwindigkeiten aufzeichnen.
- Zustandsdaten, wie Motortemperatur oder Reifendruck.
- Komfortdaten, beispielsweise Einstellungen der Bordelektronik.
- Klassische Telekommunikationsdaten.
- Umgebungsdaten, wie das Wetter, Abstände oder Lichtverhältnisse.
- Und Unfalldaten über das Bewegungsverhalten im Schadensfall

### Interessenslage aller Akteure

Beim automatisierten Fahren gibt es viele Beteiligte, die mit Blick auf die erzeugten Daten unterschiedliche Blickwinkel haben.

**Eigentümer, Halter und Fahrer** sind am sicheren, komfortablen Fahren ebenso interessiert wie an dem Schutz ihrer Privatsphäre.

**Andere Verkehrsteilnehmer** – etwa Fußgänger oder andere Autofahrer – profitieren von einem höherem Schutz, etwa durch kamerabasierte Sensoren.

**Die Fahrzeughersteller** brauchen die Fahrzeugdaten, um die Entwicklung und die Wartung und damit ihre Produkte zu optimieren.

**Vertragshändler und Werkstätten** hoffen, mithilfe der Daten zusätzliche Serviceleistungen oder Reparaturangebote anzubieten.

**IT-Dienstleister** setzen auf die erhobenen Daten, um individuelle Kundenangebote zu erstellen, etwa personalisierte Werbung.

Die **Strafverfolgungsbehörden** können mit Fahrzeugdaten Verkehrsverstöße und Straftaten besser aufklären.

**Unfallbeteiligte** haben ein Interesse daran, dass die Schuldfrage mit Hilfe von im Fahrzeug erzeugten Daten rasch und zweifelsfrei aufgeklärt wird.

#### Unsere Forderungen zur Wahrung der Interessen

Wir brauchen einen Rechtsrahmen, der autonomes Fahren in Deutschland fördert und der gleichzeitig Transparenz, Vertrauen und Datenumgang mit Augenmaß gewährleistet.

#### Fahrer, Fahrzeughalter und Eigentümer

Bereits heute durch das Datenschutzrecht gesetzlich geregelt ist der Schutz der im Auto erzeugten personenbezogenen Daten.

Für Betroffene muss Transparenz darüber bestehen, welche Daten im Fahrzeug entstehen, zu welchem Zweck sie genutzt werden und an wen welche Daten weitergegeben werden.

Grundsätzlich darf die Übermittlung der Daten nur mit vorheriger Einwilligung erfolgen. Für die

Einwilligung in die Nutzung der Daten müssen aber praxisgerechte Lösungen gefunden werden.

Anonymisierte und pseudonymisierte Daten müssen auch ohne erneute Einwilligung weitergegeben werden können. Grundsätzlich sollten Anreize geschaffen werden, möglichst viel von vorneherein zu anonymisieren.

Wo das nicht möglich oder nicht gewollt ist, sollte der Betroffene die Möglichkeit haben, der Weitergabe der Daten zu widersprechen beziehungsweise den Umfang der zu verarbeitenden Daten selber zu bestimmen.

Das gilt aber nicht für Daten, die für die Verkehrssteuerung oder –sicherheit erforderlich sind. Diese müssen zur Verfügung gestellt werden. Diese Differenzierung muss der Gesetzgeber vornehmen.

Der Umgang mit im Auto erzeugten Daten, die keinen direkten Personenbezug haben, ist gesetzlich derzeit nicht geregelt. Bei diesen Daten ist noch ist geklärt, wem sie gehören.

Diese Daten haben eine enorme wirtschaftliche Bedeutung – etwa für Hersteller oder IT-Dienstleister.

Lösungen zur Nutzung dieser Daten sind über vertragliche Gestaltungen zwischen den bei der Datenerhebung und -verarbeitung Beteiligten anzustreben. Auf Regelung eines „Eigentums“ an diesen Daten sollte vorerst verzichtet werden.

#### Strafverfolgung

Was die **Strafverfolgung** angeht, brauchen wir eine gesetzliche Klärung, wann Fahrzeugdaten ausgewertet werden dürfen – auch mit Blick auf den Grundsatz, dass sich niemand selbst belasten muss.

#### Zivilprozessverfahren

Auch im Zivilprozessverfahren darf aus Sicht der vbw die bloße Möglichkeit der Datenauswertung nicht zu einer Verschlechterung der zivilprozessualen Position des Betroffenen führen.

Die Bundesregierung plant derzeit die Einführung einer „Black Box“, die beispielsweise aufzeichnet, wann der Fahrer fährt und wann das System aktiv

ist. So eine Black Box ist grundsätzlich eine gute Lösung, um Unfälle und Haftungsfragen zu klären. Sobald eine Pflicht zur Unfalldatenspeicherung (also eine Black Box) eingeführt wird, sollten zugleich die datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen für die Speicherung und Nutzung geschaffen werden.

#### Datensicherheit

Mindestens ebenso wichtig ist die Datensicherheit, also die Abwehr von Angriffen von außen. Hackern darf es keinesfalls möglich sein, die Steuerung zu manipulieren.

Es muss gewährleistet werden, dass die Fahrzeuge gegen illegale Zugriffe geschützt sind.

In allen Fahrzeugen sollten einheitliche Sicherheitsstandards zum Einsatz kommen.

Wie diese Sicherheit technisch gewährleistet werden kann, wird Professor Waidner erläutern.

Grundsätzlich wäre es sinnvoll, dass die Daten vor der Übermittlung mit einer sicheren Verschlüsselung versehen werden. Ebenso wichtig ist eine vollständige Trennung zwischen kritischen

Fahrzeugsystemen und dem Entertainment-System.

Eine vertrauensbildende Maßnahme wäre die Verwendung von IT-Sicherheitskonzepten, die von einer externen Stelle zertifiziert wurden.

Im Bereich Datensicherheit ist noch viel Forschung erforderlich. Es sollte ein Programm zur Förderung der **Sicherheit** aufgelegt werden, speziell für Daten- und IT-Sicherheit. Das hat der Zukunftsrat der Bayerischen Wirtschaft vor kurzem erst vorgeschlagen.

#### Schluss

Meine Damen und Herren,

automatisiertes Fahren ist keine Zukunftsmusik, sondern eine große Chance für die bayerische und deutsche Wirtschaft. Mit unserer Veranstaltungsreihe wollen wir Wege aufzeigen, wie wir das automatisierte Fahren zum Erfolg machen können – hier in Bayern.

Ich freue mich auf eine interessante und aufschlussreiche Veranstaltung!