

Informationelle Selbstbestimmung und Mobilität

Nach dem Zusammenwachsen der traditionellen Medientechnologien Print und Funk mit der Telekommunikation durch das Internet und der Entstehung ganz neuer Kommunikationsplattformen und Dienstleistungen wie den sozialen Netzwerken, dem Entstehen neuer Marktplätze mit dem Online-Handel, erleben wir eine weitere große Veränderung mit weitreichenden gesellschaftlichen Auswirkungen: Die Integration der Dinge in das Internet. Geräte erhalten eine IP-Adresse und eine Telekommunikationsschnittstelle und sind damit über das Internet programmierbar, steuerbar und können Daten liefern. Dem Automobil kommt bei dieser Integration eine Schlüsselrolle zu. Wir stehen vor einer Dekade des Zusammenwachsens von Telekommunikationstechnik und automobiler Fahrzeugtechnik. Die in den Fahrzeugen verbaute Elektronik hat sich seit 30 Jahren zunehmend zu einem vernetzten datenverarbeitenden System in den Fahrzeugen selbst entwickelt. Der Nutzen einer Vernetzung auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist beim Automobil besonders sinnfällig. Andere Verkehrsträger wie Bahn, Flugzeuge und Schiffe sind vom ihrem technologischen Ansatz bereits vernetzt und ermöglichen schon seit langem automatische Steuerungen. Beim Automobil besteht hier noch ein großes Potential.

Diese Veränderung berührt den Charakter des Automobils. Das Automobil erlaubt in den Grenzen der Infrastruktur grundsätzlich eine unvernetzte freie Mobilität. Diese unvernetzte freie Mobilität ist Teil der starken emotionalen Attraktivität des Automobils. Die individuelle Bewegungsfreiheit des Menschen erhöht sich enorm. Dies macht das Automobil in besonderer Weise zu einem Gegenstand von

Individualität. Diese Eigenschaften des Automobils sind ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber allen anderen Verkehrsträgern. Selbst wenn sie individuell verfügbar sein sollten wie z. B. Yachten und Privatflugzeuge, ist ihre Nutzung viel voraussetzungsvoller. Man braucht Genehmigungen, Personal, und ihre Nutzung erfordert seit langem Funkvernetzung. Das Automobil hingegen kann jeder, der einen Führerschein hat, ohne weitere Voraussetzungen nutzen.

Freie Mobilität ist eine Grundvoraussetzung von Freiheit. Sie wird in allen demokratisch rechtsstaatlichen Verfassungen als Freiheits- und Freizügigkeitsgrundrecht garantiert. Der Freiheitsentzug ist die größtmögliche Freiheitsbegrenzung. Das Automobil vergrößert als Maschine diese Freiheitsoption des Menschen, dessen eigene Fortbewegungsmöglichkeiten biologisch begrenzter sind, individuell. Diese Verknüpfung macht das Automobil für die Existenzbedingungen des Menschen zu einer besonderen Maschine, die deshalb emotional neben Individualität auch mit Freiheit besetzt ist.

Eine weitere Grundbedingung von Freiheit ist die freie Kommunikation. Freie Kommunikation zeichnet sich durch Meinungsfreiheit und durch unkontrollierte Individualkommunikation aus. Die Freiheit der Kommunikation ist immer latent gefährdet durch Zensur und durch Kontrolle der Individualkommunikation. Beide Dimensionen Garantie der Meinungsfreiheit und unkontrollierte Individualkommunikation sind unabdingbare Bedingungen der Kommunikationsfreiheit. Das Internet hat diese Kommunikationsfreiheit enorm erweitert. Eine globale individuelle multimediale Kommunikation ist möglich geworden. Im letzten Jahrhundert war dies nur durch institutionalisierte Medien möglich. Die Brechtsche Utopie vom Kommunikationsapparat, der jedem mit jedem die Kommunikation ermöglicht, die er in seiner Radiotheorie in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts entwickelt hat, ist mit dem Internet längst verwirklicht.

Freizügigkeit und freie Kommunikation sind Grundbedingen der Freiheit. Mit der Vernetzung des Automobils wird dieses zum Objekt beider Freiheitsgarantien. Durch Vernetzung wird Mobilität in einer ganz neuen Dimension kontrollierbar. Dagegen lässt sich zu Recht einwenden, dass diese Entwicklung längst eingetreten ist. Die Menschen sind über die Mobilfunktechnologie bereits ortsungebunden vernetzt und damit über Handys, Smartphones, Tablet-Computer und Laptops zu orten. Dass dies nicht nur gezielt zu Ermittlungszwecken erfolgt, sondern diese Metadaten auf Vorrat zu potentiell zukünftigen Auswertungen erfasst werden, hat Edward Snowden zum Gegenstand einer globalen Debatte gemacht. Insofern werden mit dem vernetzten Fahrzeug die Metaspuren, die jeder im Netz hinterlässt, weiter vervollständigt. Aber diese Vervollständigung des digitalen Kontrollpotentials hat das Ausmaß einer weiteren Dimension. Es lässt sich zukünftig nicht nur potentiell feststellen, wo welches Fahrzeug fährt, sondern es ist auch möglich, über die Fahrzeuge selbst viele weitere Daten zu erheben. Die Sensortechnik der Fahrzeuge liefern neben dem technischen Zustand und der Bewegung des Fahrzeuges selbst viele interessante Umgebungsdaten, die ohne Zweifel auch für viele sinnvolle Anwendungen genutzt werden können. Damit muss in den Mittelpunkt der Debatte rücken, wer über diese Daten zu welchen Zwecken verfügen darf. Diese Verfügungsrechte müssen im Lichte der Freiheitsrechte von Mobilität und Kommunikation betrachtet werden.

Der rechtliche Bezugspunkt dieser Betrachtung ist in Deutschland:

- das Recht auf informationelle Selbstbestimmung, das das BVerfG 1983 aus der Menschenwürde und der freien Entfaltung der Persönlichkeit entwickelt hat;
- die Gewährleistung des Fernmeldegeheimnisses, das sich zum Telekommunikationsgeheimnis weiterentwickelt;
- das Recht auf Freizügigkeit;

- die Gewährleistung der Privatsphäre im Fahrzeuginnenraum, die zumindest Bezüge zur Unverletzlichkeit der Wohnung in Bezug auf das Abhören aufweisen kann;
- die Gewährleistung des Eigentums, das sich nur auf Sachen und nicht auf Daten erstreckt.

Die konkretisierenden Rechtsmaterien wie das Bundesdatenschutzgesetz, das Telekommunikationsrecht, das Strafrecht, das Polizei- und das Recht der Nachrichtendienste müssen in den Blick genommen werden, um die Mobilitäts- und Kommunikationsfreiheit in diesem Jahrhundert zu gewährleisten. Die Gefährdungen, die durch den technischen Zuwachs von Daten für die Freiheitsrechte entstehen, müssen abgeschätzt und ihre Verfassungsverträglichkeit bewertet werden. Diese Bewertungen sind eine Basis für gesetzgeberisches Handeln und die Rechtsfortbildung, welcher rechtsstaatlichen Grenzen die Zugriffsmöglichkeiten auf die genannten Daten bedürfen.

Eine weitere wichtige Dimension ist die Verletzlichkeit dieser Infrastrukturen. Zurzeit zielen die Angriffe im Internet im Wesentlichen auf Daten und Geldtransaktionen. Dass über das Internet Infrastrukturen und auch gezielt die Steuerung von Industrieanlagen angegriffen werden können, wurde mit dem Virus Stuxnet längst bewiesen. Im „Internet der Dinge“ können dann auch die Geräte jedes Individuums angegriffen und fremdgesteuert werden. Dies stellt bei Fahrzeugen, deren Fehlsteuerung Leib und Leben gefährden kann, besondere Anforderungen an deren Sicherheit. Die Vernetzung seines Fahrzeuges kann deshalb ebenso wenig in der Dispositionsfreiheit des einzelnen stehen wie das Inverkehrbringen von Fahrzeugen selbst. Den Herstellern wachsen damit bei vernetzten Fahrzeugen Sicherheitsobliegenheiten in der Informationstechnik und Telekommunikation zu. Hier müssen sowohl Sachenrecht, das Immaterialgüterrecht, das Wettbewerbsrecht aber auch das Zulassungsrecht, das Straßenverkehrsrecht und das Strafrecht in den Blick genommen werden. Es bedarf rechtlicher Zuordnungssysteme

über die Verfügung von Daten, die der Sicherheit des Betriebs von Fahrzeugen, der Steuerung von intelligenten Verkehrssystemen und ihrer haftungsrechtlichen Zuordnung Rechnung tragen.

Prof. Wilhelm Steinmüller hat beginnend in den 70er Jahren in seinem wissenschaftlichen Leben an einer rechtsgebietsübergreifenden, interdisziplinären wissenschaftlichen Methodik von der Rechtsinformatik über das Recht auf informationelle Selbstbestimmung und das Datenschutzrecht bis zur Informationstechnologiefolgenabschätzung gearbeitet und diese zu einer Wissenschaftstheorie der angewandten Informatik entwickelt, die nicht nur auf die Analyse der gesellschaftlichen und rechtlichen Folgen, sondern auch auf eine die gesellschaftlichen Folgen berücksichtigende Informationstechnikgestaltung zielt. Dieser Ansatz, den er vor 30 Jahren ausgearbeitet hat, ist, wie ich versucht habe aufzuzeigen, sehr aktuell.

Die Gewährleistung der Mobilitäts- und Kommunikationsfreiheit muss auch ein Bezugspunkt für die zukünftige Technologiegestaltung des Fahrzeuges und intelligenter Verkehrssysteme sein.

