

Datenschutz in IVS

Anna Sinitsyna

Zentrum für Angewandte Rechtswissenschaft (ZAR)

Betreuender Mitarbeiter: Ref. iur. Leonie Sterz

Der Einsatz der Intelligenten Verkehrssysteme (IVS) wird in kommenden Jahren den Verkehrsalltag stark beeinflussen. C2X-Kommunikation (Car to X) beschreibt die Verbindung von Fahrzeugen untereinander und der verkehrssteuernden Infrastruktur - diese Technologie hat das Potenzial, zur Straßensicherheit und verbessertem Verkehrsfluss wesentlich beizutragen. Dafür müssen große Datenmengen gesammelt und übertragen werden, was möglicherweise datenschutzrechtliche Fragen mit sich bringt.

Der folgende Beitrag stellt die technische Funktionsweise der C2X-Kommunikation vor und analysiert deren datenschutzrechtliche Relevanz hinsichtlich der DSGVO. Es wird gezeigt, dass es sich bei den für die C2X-Kommunikation versendeten Nachrichten um personenbezogene Daten handelt, und im Anschluss wird die Vereinbarkeit mit datenschutzrechtlichen Prinzipien auf Basis der DSGVO diskutiert.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Hintergrund	2
3	Technische Funktionsweise der C2X-Kommunikation	4
3.1	Standard for Wireless Access in Vehicular Environments (WAVE)	4
3.2	Public-Key Infrastruktur	6
3.3	Nachrichtenformate	8
4	Anwendbarkeit der DSGVO	9
4.1	Datensammlung und -auswertung	10
4.2	Bewegungsprofile und Verhaltensprofile	12
4.3	Herstellbarkeit Personenbezug	13
5	Vereinbarkeit mit datenschutzrechtlichen Prinzipien	14
5.1	Grundsatz der Datenminimierung	14
5.2	Grundsatz der Integrität und Vertraulichkeit	15
5.3	Grundsatz der Zweckbindung	16
5.4	Recht auf Datenübertragbarkeit	17
5.5	Andere datenschutzrechtlichen Prinzipien	17
6	Zusammenfassung und Ausblick	18
6.1	Zusammenfassung	18
6.2	Erkenntnisse und Ausblick	19
	Literatur	20

Abbildungsverzeichnis

1	Überblick über die WAVE Architektur	5
2	Aufbau einer PKI für C2X Kommunikation	7
3	Grobaufbau einer verschlüsselten Nachricht	9
4	Detaillierter Aufbau einer CAM	10
5	Big Brother Angreifer Szenario	11
6	Veränderung der geographischen Position zwischen dem Versenden von 2 CAMs bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h	12

1 Einleitung

Das 21. Jahrhundert bringt verschiedene Herausforderungen mit sich, die wir als Gesellschaft meistern müssen - Klimawandel, steigende Population, Umweltverschmutzung und viel mehr. Um sie zu bewältigen brauchen wir neue Technologien, die uns im Alltag unterstützen und dabei helfen, die individuelle Verantwortungslast zu reduzieren. Darum ist der effiziente und baldige Einsatz Intelligenter Verkehrssysteme ein wichtiger Bestandteil deutscher Verkehrspolitik. Im Mittelpunkt hierbei stehen intelligente Fahrzeuge und andere Straßenanlagen, die durch Kooperation miteinander den Straßenverkehr effizienter, sicherer und umweltfreundlicher gestalten¹.

In naher Zukunft werden nach und nach im Alltag Fahrzeuge eingeführt, die miteinander (Car-to-Car, kurz C2C) und mit der Infrastruktur (Car-to-Infrastructure, kurz C2I) kommunizieren können. Der Oberbegriff zu dieser Art der Kommunikation lautet Car-to-X (C2X). Der Datenaustausch in solchen Intelligenen Verkehrssystemen (IVS) findet statt, um Unfälle auf den Straßen zu vermeiden und damit die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten. Dafür senden Fahrzeuge gegenseitig verkehrsrelevante Daten, wie zum Beispiel Beschleunigung, Geschwindigkeit, Länge und Gewicht des Fahrzeugs. Diese Daten werden verwendet, um ein Verkehrslagebild zu erstellen und zu verteilen, damit teilnehmende Fahrzeuge stets die aktuellsten Informationen besitzen und auf eintretende Verkehrssituationen geeignet reagieren können.

Diese neue Problemstellung bringt einige datenschutzrechtlichen Fragen mit sich, die einen geeigneten Rechtsrahmen benötigen. Es soll sowohl den technischen Schutzziele der Informationssicherheit nachgekommen werden (Vertraulichkeit und Integrität), als auch den rechtlichen Vorschriften, z.B. der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Das Ziel von dieser Seminararbeit ist es, die datenschutzrechtliche Relevanz der C2X-Kommunikation zu untersuchen. Dafür wird zuerst die technische Funktionsweise der C2X-Kommunikation erläutert, mit einem Schwerpunkt auf Nachrichtenformaten und Public-Key Kryptografie. Außerdem wird die Public-Key Infrastruktur in Europa beschrieben, die den Betrieb der IVS praktisch ermöglicht.

Anschließend wird auf die Herstellbarkeit des Personenbezugs eingegangen, da sie entscheidend für die Wirkung der DSGVO ist. Es werden Möglichkeiten diskutiert, wie man aus den grundsätzlich nicht-personenbezogenen Daten, die in einer IVS Infrastruktur generiert und gesammelt werden, das Fahrzeug und ggf. den Fahrzeughalter identifizieren kann. Im Zusammenhang damit werden technische Möglichkeiten für die Generierung der individuellen Bewegungs- und Verhaltensprofile erläutert. Im Anschluss wird die Vereinbarkeit mit datenschutzrechtlichen Prinzipien diskutiert und es werden Datenschutzmaßnahmen vorgeschlagen, die das Nachkommen der gesetzlichen Pflichten ermöglichen.

¹BMVI - Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr, URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/ivs-im-strassenverkehr.htm>.

2 Hintergrund

Bereits seit etwa Mitte der 2000er existieren einige technischen Lösungen für die Nahbereichskommunikation zwischen Fahrzeugen und ggf. Infrastrukturkomponenten. Zum Beispiel ist die IEEE 802.11p eine WLAN-Variante, die aktuell in Europa als Funkstandard für Intelligente Verkehrssysteme (IVS) gilt. Darüber hinaus existiert eine neuere und performantere *Cellular-V2X* Technologie von der 5G Automotive Association, die auf dem 5G Mobilfunkstandard basiert ist und sich aktuell in der Entwicklung befindet². Weiterhin existieren mehrere Spezifikationen des ETSI (Europäisches Institut für Telekommunikationsnormen), die unter anderem Nachrichtenformate festlegen³.

Das Ziel der IVS ist es vor allem, den Verkehrsfluss zu verbessern und Unfälle vorzubeugen. Die Autofahrer sollen so früh wie möglich vor Gefahren auf der Fahrstrecke gewarnt werden, selbst wenn diese noch nicht im Sichtbereich sind. So können sie entsprechend reagieren und ihr Fahrverhalten frühzeitig anpassen, um Staus oder sogar zusätzliche Unfälle zu vermeiden. Als ein Beispiel im IVS Kontext kann man Sonderfahrzeuge nehmen (z.B. Kranken- oder Feuerwehrwagen) - diese sollten eine sogenannte "Blaulichtnachricht" versenden und somit andere Fahrzeuge darauf hinweisen, dass sie eine Rettungsgasse bilden sollten. Die C2X-Nachrichten auf Basis von 802.11p haben eine Reichweite von bis zu 800 Metern, was herkömmliche Sirenen von z.B. Krankenwagen weit übersteigt, besonders in dicht bewohnten Stadtgebieten.

Die EU hat bereits vor zehn Jahren eine Rechtsgrundlage für intelligente Verkehrssysteme geschaffen. Es handelt sich um die RL 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-RL)⁴. Im November 2016 wurde von der Europäischen Kommission eine Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme geschaffen⁵, mit der ein praktischer Rahmen für eine Einführung von IVS in Europa definiert wurde.

Die Initiativen zur Standardisierung der C2X-Kommunikation liegen jedoch weiter in der Vergangenheit. Bereits in 2002 wurde das Car-2-Car Communication Consortium gegründet (C2C-CC)⁶, dem die meisten Fahrzeughersteller und große Zulieferer beigetreten sind. Das Ziel davon ist es, die C2C-Kommunikation zu standardisieren und den Rollout im europäischen Markt voranzutreiben. Im Jahr 2019 wurde ein wichtiger Meilenstein auf diesem Weg erreicht, da die ersten Fahrzeuge mit kooperativer C2X für den Markt frei verfügbar gemacht wurden. Hier geht es um sogenanntes Day-1 Enrolment, den ersten Schritt auf dem Fahrplan von IVS. Die drei Phasen davon werden in der Tabelle 1 näher beschrieben.

² *The Case for Cellular V2X for Safety and Cooperative Driving*, 5G Automotive Association, 2016, S. 2.

³ Strubbe/Thenée/Wieschebrink, DuD 41.4, 2017, S. 224.

⁴ Jochum, ZD 2020, S. 497.

⁵ *Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme - ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität*, 2016.

⁶ CAR 2 CAR Communication Consortium, URL: <https://www.car-2-car.org>.

	Day 1	Day 2	Day 3
Fokus	Awareness driving	Sensing driving	Cooperative driving
Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Warnung vor langsamen oder stehenden Fahrzeugen • Warnung vor Straßenarbeiten • Warnung vor sich nähernden Einsatzfahrzeugen • Anzeige von Verkehrszeichen im Fahrzeug • Anzeige Missachtung von Verkehrsampeln / Sicherheit auf Kreuzungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Überholwarnung • Erweiterte Sicherheit auf Kreuzungen • Kooperative adaptive Geschwindigkeitsregelung • Warnung vor langfristigen Straßenarbeiten • Spezielle Fahrzeugpriorisierung 	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperatives Überholen • Kooperativer Spurwechsel • Platooning⁷

Tabelle 1: Phasen der Einführung von IVS-Diensten übersetzt nach C2C-CC ⁸

Auf Ersuchen der Europäischen Kommission wurde eine Studie durchgeführt, in welcher die Kosten und der Nutzen der durch IVS unterstützten Dienste für den Straßenverkehr in den Mitgliedstaaten untersucht wurden. Im Ergebnis wurde erwiesen, dass bei einer europaweiten Einführung von Day 1 IVS-Diensten im Zeitraum 2018 bis 2030 das Nutzen-Kosten-Verhältnis bis zu 3:1 betragen wird (falls die Interoperabilität zwischen den Mitgliedsstaaten sichergestellt wird). Dies bedeutet, dass jeder in die für den Day 1 vereinbarten IVS-Dienste investierte Euro einen Nutzen von bis zu drei Euro generieren dürfte⁹.

Wie oben erwähnt, wurden die Day 1 Dienste bereits eingesetzt und sind im europäischen Markt verfügbar. Der Einsatz von Day 2 und Day 3 Anwendungen hingegen befindet sich in der Forschungsphase, die ebenfalls vom Car-2-Car Communication Consortium (C2C-CC) vorangetrieben wird. Ein vom C2C-CC definierter Meilenstein ist eine Marktpenetration von 3%-5%, da ab dann die ersten Vorteile von kooperativem C2X von

⁸Unter Platooning (dt. "elektronische Deichsel") versteht man ein Steuerungssystem für den Straßenverkehr, bei dem mehrere vernetzte Fahrzeuge mit Hilfe einer adaptiven Geschwindigkeitsregelung in sehr geringem Abstand hintereinander fahren können.

⁸CAR 2 CAR Communication Consortium, URL: <https://www.car-2-car.org>.

⁹Study on the Deployment of C-ITS in Europe: Final Report. Framework Contract on Impact Assessment and Evaluation Studies in the Field of Transport MOVE/A3/119-2013-Lot No 5 Horizontal, Techn. Ber. MOVE/C.3./No 2014- 794. 2016.

den Nutzern gespürt werden können¹⁰. Daher verfolgt C2C-CC folgende Ziele, um diese Entwicklung voranzutreiben:

- Interoperabilität und grenzübergreifende Nutzung von Car-to-Car-Systemen
- Entwicklung der realistischen Strategien und Geschäftsrahmen für die Einführung von C2X
- Kooperation mit der Straßeninfrastruktur zur Entwicklung und Bereitstellung von C2I in der Automobilindustrie
- Zuweisung eines gebührenfreien europaweiten exklusiven 5,9-GHz-IVS-Frequenzbandes für kooperative C2X-Anwendungen
- Weltweite Standardisierung von kooperativen C2X Systemen, insbesondere in Kooperation mit ETSI TC ITS

3 Technische Funktionsweise der C2X-Kommunikation

Im folgenden Abschnitt wird die Funktionsweise der C2X-Kommunikation und die dafür benötigte Infrastruktur näher beschrieben. Zuerst wird im Kapitel 3.1 der Standard WAVE vorgestellt, der die moderne IVS Kommunikation definiert, und deren Bausteine werden näher beschrieben. Das Ziel von diesem Standard ist es, eine einheitliche Schnittstelle für die Car-to-Car und Car-to-Infrastructure, bzw. Nahbereichskommunikation zu ermöglichen.

Im Abschnitt 3.2 wird die Public-Key Infrastruktur (PKI) beschreiben, die für den sicheren Nachrichtenaustausch zwischen den Verkehrsteilnehmern essenziell ist. Es wird auf die kryptografischen Prozesse und auf die organisatorische Stellenhierarchie eingegangen, die für die Implementierung einer PKI nötig sind. Abschließend werden einige Besonderheiten der europäischen PKI erwähnt.

Im Abschnitt 3.3 wird auf die Nachrichtenformate der C2C-Kommunikation eingegangen, sowie auf die darin gespeicherten Daten, die möglicherweise zur Identifikation des Fahrzeugs benutzt werden können. Dieses technische Thema bildet eine Grundlage für Herstellbarkeit des Personenbezugs aus den Fahrdaten, deren Möglichkeit in weiteren Kapiteln analysiert wird.

3.1 Standard for Wireless Access in Vehicular Environments (WAVE)

Wie vorhin erwähnt, besteht ein IVS nicht nur aus Fahrzeugen, die miteinander kommunizieren, sondern auch verschiedenen anderen Infrastrukturkomponenten (z.B. Ampelanlagen und intelligente Verkehrsschilder). Da sowohl Fahrzeuge als auch Infrastrukturkomponenten von verschiedenen Herstellern produziert werden, wird ein gemeinsamer Standard

¹⁰CAR 2 CAR Communication Consortium FAQs, URL: <https://www.car-2-car.org/about-c-its/c-its-faqs/>.

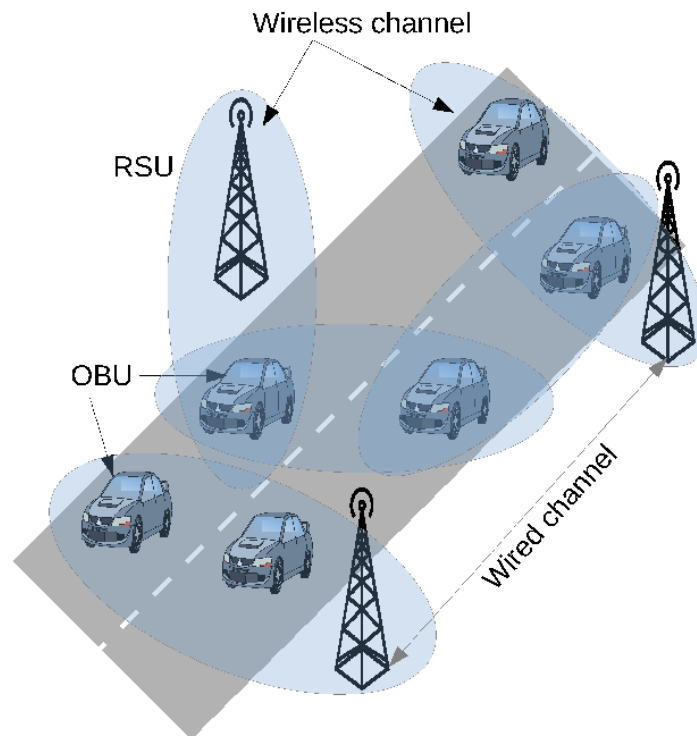


Abbildung 1: Überblick über die WAVE Architektur¹³

benötigt, um reibungslose Kommunikation und Datenaustausch zu gewährleisten. Daher hat das IEEE Konsortium eine Reihe von Standards geschaffen, die gemeinsam *IEEE 1609 Family of Standards for Wireless Access in Vehicular Environments (WAVE)* genannt werden¹¹. WAVE beschreibt die Architektur, Kommunikationsmodelle, Verwaltungsstrukturen und Sicherheitsmechanismen im Kontext von IVS. Der vorher erwähnte WLAN-Funkstandard IEEE 802.11p ist ebenfalls ein Baustein von WAVE und wird hier als ein einheitlicher Standard für Nahbereichskommunikation verwendet.

Die zwei Hauptkomponenten der WAVE Architektur sind *On Board Unit (OBU)* - ein direkt im Fahrzeug installiertes Computer- und Sendegerät, und am Straßenrand installiertes *Road Side Unit (RSU)* - siehe Abbildung 1. Die OBUs tauschen Nachrichten mit anderen Fahrzeugen in der Nähe durch einen direkten Kanal aus, und falls das Zielfahrzeug zu weit weg ist aber sich trotzdem im gleichen Netz befindet, kommunizieren sie durch mehrere Hops¹². Die Fahrzeuge können sich durch RSUs am Straßenrand mit dem Internet verbinden.

¹¹The ITS Standards Program. Deployment Resources, URL: <https://www.standards.its.dot.gov/factsheets/factsheet/80>.

¹²Saini/Alelaiwi/El Saddik, ACM Computing Surveys 48, S. 2.

¹³Ebd., S. 3.

3.2 Public-Key Infrastruktur

Der oben beschriebene Nachrichtenaustausch zwischen Fahrzeugen beruht auf Public-Key Kryptografie, somit werden die Nachrichten mit einer Signatur und einem Zertifikat (digitaler Bescheinigung) versehen, die von einer zentralen Stelle ausgegeben werden. Eine kryptographische Signatur ist (analog zu einer Unterschrift) eine Bestätigung, dass die Nachricht tatsächlich von dem Versender stammt und nicht auf dem Weg verändert wurde. Der Empfänger kann dies überprüfen, in dem er die zentrale Stelle kontaktiert und eine Authentizität-Anfrage macht. Die Integrität der Nachricht kann er direkt durch die Signatur verifizieren. Allerdings werden die Nachrichten selbst nicht verschlüsselt und können von allen Verkehrsteilnehmern gelesen werden. Das heißt, dass alle darin enthaltenen Daten ebenfalls von jedem mitgelesen können, was zu datenschutzrechtlichen Problemen führen könnte.

Um den Nachrichtenaustausch zu ermöglichen, braucht man eine entsprechende Public-Key Infrastruktur (PKI), die aus einer oder mehreren Certification Authorities (CAs) besteht. Eine CA ist eine zentrale Stelle, die in der Lage ist, digitale Zertifikate zu produzieren, diese Zertifikate den End-Entitäten zu erteilen und später ihre Authentizität zu verifizieren. Als End-Entitäten bezeichnet man ITS-Stationen (u.a. Fahrzeuge), die die erstellten Zertifikate für die Kommunikation untereinander verwenden. Es gibt zwei Arten von Zertifikaten: ein langlebiges Enrolment Credential (EC) und ein kurzzeitgültiges Authorization Ticket (AT). Die Pseudonymität des Datenaustauschs wird durch ständigen Wechsel des ATs gewährleistet, womit die Nachricht signiert wird. Der Enrolment Credential wird hingegen nicht mit der Nachricht übertragen und ist nur den PKI Komponenten bekannt¹⁴.

Die PKI wird aus drei Stufen zusammengesetzt¹⁵:

- Root-CAs (erstellen Zertifikate für untergeordnete CAs)
- Mindestens zwei Sub-CAs
- End-Entitäten (EEs)

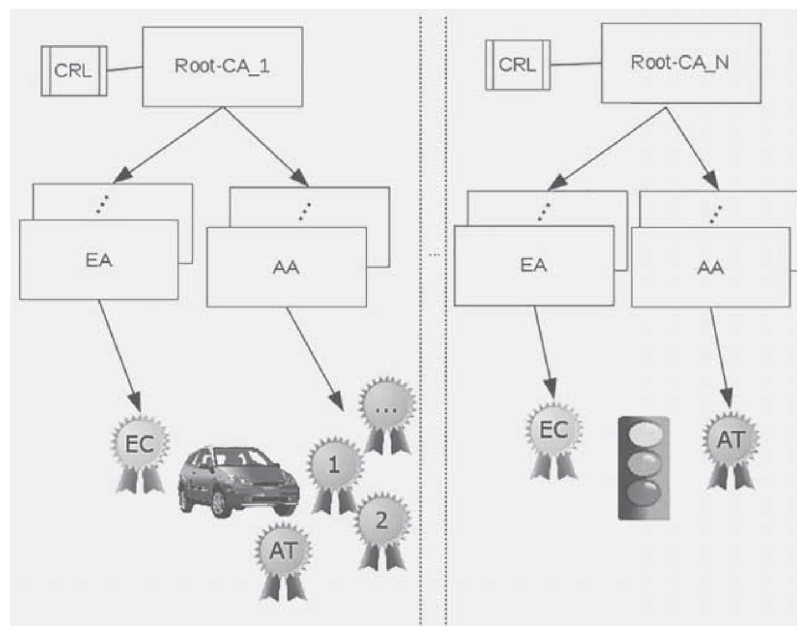
Darüber hinaus gibt es zwei Arten von Sub-CAs: Enrolment Authorities (EA) und Authorization Authorities (AA). Die EAs erstellen langlebige Zertifikate für End-Entitäten, die für die Authentifizierung innerhalb der PKI verwendet werden - Enrolment Credentials (ECs). Die AAs hingegen stellen kurzzeitige Zertifikate zur Verfügung, mit denen die End-Entitäten (z.B. Fahrzeuge) untereinander kommunizieren können ohne die Pseudonymität von einzelnen Entitäten zu verletzen - Authorization Tickets (ATs). Der schematische Aufbau von einer PKI wird in der Abbildung 2 verdeutlicht.

Bevor jegliche Kommunikation stattgefunden hat, muss sich die End-Entität (EE) zunächst bei der zugehörigen Enrolment Authority (EA) registrieren und ein Enrolment

¹⁴Strubbe, DuD 2017, S. 225

¹⁵Result of C-ITS Platform Phase II Security Policy and Governance Framework for Deployment and Operation of European Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) Release 1, URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/c-its_security_policy_release_1.pdf.

¹⁶Strubbe, DuD 2017, S. 225

Abbildung 2: Aufbau einer PKI für C2X Kommunikation¹⁶

Credential (EC) erhalten, das mehrere Jahre gültig ist. Die EA bekommt dabei die Registrierungsdaten von der EE, zum Beispiel ihre Fahrzeugidentifizierungsnummer und ihren öffentlichen Schlüssel. Diese Information wird verschlüsselt übermittelt und ist nicht öffentlich verfügbar. Die EE signiert den initialen Zertifikatsrequest mit ihrem eingebauten privaten Schlüssel und übermittelt ihn an die EA. Falls die Identifizierung erfolgreich abgeschlossen wird, erhält die EE einen Enrolment Credential.

Mit einem validen EC kann die EE weiterhin kurzzeitgültige Authorization Tickets (AT) bei der Authorization Authority (AA) beantragen. ATs sind wie oben beschrieben kurzzeitgültige Zertifikate für C2X Kommunikation, die oft gewechselt werden und somit der Senderpseudonymität dienen. Die Nachrichten sollten keinen eindeutigen Identifikator erhalten, damit kein Personenbezug hergestellt werden kann. Daher werden sie mit ATs signiert und nicht mit den langlebigen ECs, die für ein Fahrzeug über mehrere Jahre gültig ist.

Ein AT wird von einer Entität bei der AA beantragt. Die Anfrage an die AA enthält unter anderem verschlüsselte Daten, die nur von der entsprechenden Enrolment Authority (EA) ausgelesen werden können¹⁷, darunter das langlebige EC von der Entität. Eine AA kann diese Daten nicht auslesen, da sie verschlüsselt sind, also leitet sie diesen Teil der Anfrage an die zugehörige EA. Die EA entschlüsselt die Daten, bestätigt die Authentizität der End-Entität mit dem angehängten EC und schickt eine Statusmeldung an die AA, ohne diese zusätzliche Information preiszugeben. Es ist wichtig, die EA und AA organisatorisch

¹⁷ETSI (European Telecommunications Standards Institute). TS 102 941 - V1.2.1 - ITS; Security; Trust and Privacy Management, S. 23

getrennt zu halten, da sonst bei der AT-Anfrage eine Zuordnung zu der End-Entität bzw. ihrem EC möglich wäre.

Nachdem die mit dem AT signierte Nachricht erfolgreich an die empfangende EE übermittelt wurde, nutzt sie den AT um die Nachricht zu verifizieren. Dies erfolgt mittels einer Kettenprüfung durch die AA und die entsprechende Root-CA, wodurch die Authentizität der Nachricht festgestellt wird.

In Europa ist zusätzlich zu der oben beschriebenen PKI eine globale Vertrauensliste vorgesehen, die innerhalb der europäischen Grenzen alle vertrauenswürdige Root-CA-Zertifikate beinhaltet. Diese wird von einem zentralen Trust List Manager erstellt und elektronisch signiert. Somit wird die Interoperabilität von europäischen PKIs über Grenzen sichergestellt, was durch die IVS-RL vorgeschrieben wird¹⁸. Darüber hinaus ist es wichtig, die nicht mehr vertrauenswürdigen Zertifikate zurückziehen zu können - dies wird durch sogenannte Certificate Revocation Lists sichergestellt. Diese werden allen PKI-Teilnehmern von der jeweiligen Root-CA zur Verfügung gestellt und enthalten die Liste mit allen widerrufenen Zertifikaten.

Die Einführung einer PKI in ganz Europa ist ein mehrstufiges, mit verschiedenen Kosten verbundenes Projekt. Die Investierung umfasst nicht nur die Hardware (Server, Security Module), sondern auch die Softwarelizenz, Security-Experte, Schulungen und Wartungskosten. Die Ausschreibung von der Europäischen Kommission für eine Infrastruktur aus Root-CA, EA und AA wurde mit ca. 1 Million Euro für die Konstruktion und zusätzlich 400000 Euro jährlich für die Wartung beziffert¹⁹. Solche Kosten können zu einer zusätzlichen Hürde auf dem Weg zur weltweiten Standardisierung der IVS werden, da sie sich z.B. für kleinere Gemeinden außerhalb der EU als untragbar erweisen könnten.

3.3 Nachrichtenformate

Die Nachrichtenformate, die für die oben beschriebene PKI nötig sind, wurden von dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) definiert. Im Weiteren wird auf den ETSI Technischen Standard²⁰ verwiesen, in dem die Paketstruktur für gesicherte C2X-Nachrichten und deren Zertifikatsformat festgelegt wurde.

- die Cooperative Awareness Message (CAM) und die
- Decentralized Environmental Notification Message (DENM)²¹.

¹⁸Jochum, ZD 2020, S. 497

¹⁹Cooperative Intelligent Transport System EU Root Certification Authority including Enrolment Authority and Authorisation Authority - Contract Notice., URL: <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:184655-2019:TEXT:EN:HTML>.

²⁰ETSI (European Telecommunications Standards Institute). TS 102 941 - V1.2.1 - ITS; Security; Trust and Privacy Management

²¹TS 103 097 - V1.1.1 - Intelligent Transport Systems (ITS); Security; Security header and certificate formats, 2013, S. 10

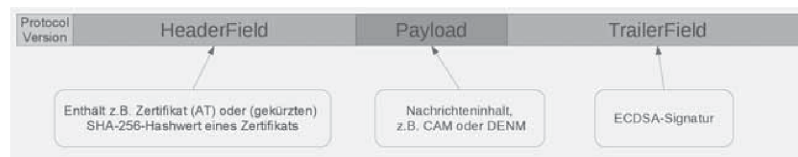


Abbildung 3: Grobausbau einer verschlüsselten Nachricht²³

Der grobe Aufbau einer gesicherten C2X-Nachricht wird in der Abbildung 3 dargestellt. Sie enthält unter anderem die ECDSA-Signatur²², den Verifikationsschlüssel des Senders und die eigentliche Nachricht, die im Payload gespeichert ist. Für die Car-2-Car Kommunikation sind zurzeit zwei Nachrichtenformate vorgesehen:

CAMs werden von End-Entitäten in regelmäßigen Abständen verschickt, um kooperative Wahrnehmung von anderen Verkehrsteilnehmern zu verschaffen (ab Day 2 Enrolment). Aktuell in Day 1 können sie etwa für eine Erstellung eines lokalen Verkehrslagebildes benutzt werden. Die DENMs hingegen werden in potentiell gefährlichen Situationen verwendet, um die Teilnehmer über verschiedene Verkehrseignisse zu informieren - z.B. Staus, Rettungsarbeiten und -fahrzeuge, Straßenbauarbeiten usw.

Im Weiteren wird nur die CAM betrachtet, da die DENM keine personenbezogenen Daten beinhaltet und im datenschutzrechtlichen Sinne kein Problem darstellt²⁴. Der Aufbau einer CAM wird in der Abbildung 4 dargestellt. Sie besteht aus vier Elementen: Header, CAM Information, Signature und Certificate. Die tatsächliche Information über das Fahrzeug wird im Block CAM Information gespeichert. Er beinhaltet sowohl dynamische Daten (z.B. *Last Geographic Position, Speed*) als auch statische Daten über das Fahrzeug, die trotz ständigem Pseudonymwechsel identisch bleiben (z.B. *Length, Weights*). Eine CAM erhält keinen primären Identifikator, aufgrund dessen eine eindeutige Zuordnung zum Fahrzeug möglich wäre.

4 Anwendbarkeit der DSGVO

Die Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) ist eine Verordnung, mit der die Regeln zur Verarbeitung personenbezogener Daten in der Europäischen Union vereinheitlicht werden. Sie ist am 25. Mai 2018 in Kraft getreten und hat die zu dem Zeitpunkt geltende Richtlinie 95/46/EG zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr ersetzt.

In diesem Abschnitt wird diskutiert, ob die Erhebung von Fahrdaten im Kontext von IVS ein datenschutzrechtliches Problem darstellt, und geprüft, ob die DSGVO in diesem

²²NIST Special Publication 800-56A Revision 2 Recommendation for Pair-Wise Key Establishment Schemes Using Discrete Logarithm Cryptography Recommendation for Pair-Wise Key Establishment Schemes Using Discrete Logarithm Cryptography, doi: 10. 6028/NIST.SP. 800 - 56Ar3

²³Strubbe, DuD 2017, 223

²⁴Kiometzis/Ullmann, DuD 2017, S. 227

²⁵Kiometzis/Ullmann, DuD 2017, S. 228

Complete Message	Header	Signer Info	
		Generation Time	
		its aid ITS-AID for CAM	
	CAM Information	Basis Container	ITS-Station Type
			Last Geographic Position
		High Frequency Container	Speed
			Driving Direction
			Longitudinal Acceleration
			Curvature
			Vehicle Length
			Vehicle Width
			Steering Angle
			Lane Number
		Low Frequency Container	Vehicle Role
			Lights
			Trajectory
	Special Container	Special Container	Emergency
			Police
			Fire Service
			Road Works
			Dangerous Goods
			Safety Car
			...
	Signature	ECDSA Signature of this Message	
	Certificate	According Certificate for Signature Verification	

Abbildung 4: Detaillierter Aufbau einer CAM²⁵

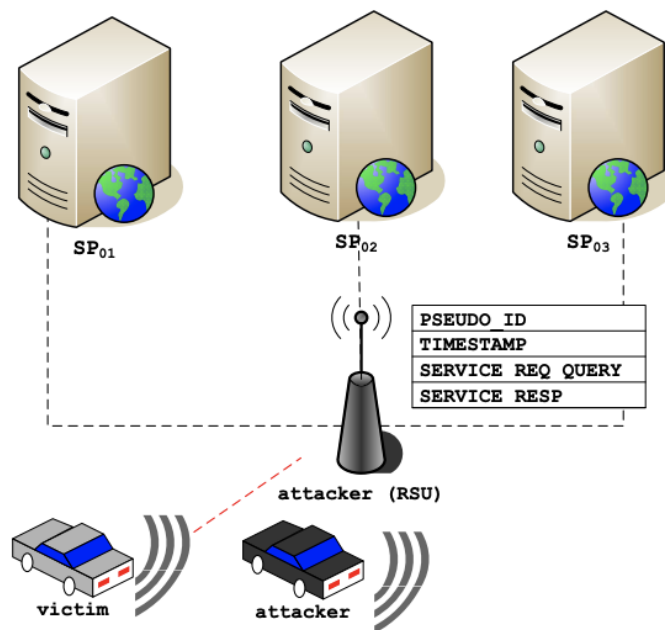
Fall anwendbar ist. Des Weiteren werden mögliche Angriffe auf die Pseudonymität der Nachrichten aufgeführt, aufgrund deren Bewegungsprofile von Fahrzeugen erstellt werden können.

Aktuell ist die Infrastruktur so konstruiert, dass Fahrzeuge Nachrichten und Zertifikate pseudonym versenden, und keine Zuordnung von mehreren über einen längeren Zeitraum versendeten Nachrichten zu einem Fahrzeug technisch möglich ist. Allerdings gibt es andere Methoden, wodurch solch eine Zuordnung ohne Zustimmung des Fahrers realisiert werden kann, diese werden im Abschnitt 4.1 beschrieben. Darüber hinaus wird die Anwendbarkeit der DSGVO auf die in CAMs erhaltenen Fahrdaten diskutiert. Falls diese Daten personenbezogen sind, beziehungsweise für eine eindeutige Identifizierung der Person benutzt werden können, fällt ihre Verarbeitung unter DSGVO. Die Datenschutzrechtliche Bedeutung von Bewegungsprofilen wird im Abschnitt 4.2 diskutiert, und die Möglichkeit zur Herstellung des Personenbezugs wird im Abschnitt 4.2 analysiert.

4.1 Datensammlung und -auswertung

Auch wenn CAMs keine primären Identifikationsmerkmale erhalten, existieren mehrere Möglichkeiten, um mehrere CAMs von einem Fahrzeug miteinander zu verbinden und damit ein Bewegungsprofil von diesem Fahrzeug zu erstellen. Dies kann zu diversen Risiken für die Privatsphäre führen, falls der Personenbezug von diesen Fahrdaten hergestellt werden kann, da der gesamte Fahrweg einer Person offengelegt wird. Im folgenden Abschnitt werden einige Angriffsarten auf die Pseudonymität von CAMs näher beschrieben und analysiert.

Als erstes Beispiel sei ein sogenannter 'Big Brother Angreifer' angeführt, der eine Infrastruktur von Empfangseinrichtungen in einer geografischen Region betreibt und in der Lage ist, in dieser Gegend CAMs von Fahrzeugen zu erfassen und auszuwerten. Das wäre möglich, indem der Angreifer zum Beispiel eine Fahrzeug-Flotte aufstellt, die eingehende

Abbildung 5: Big Brother Angreifer Szenario²⁷

CAMs an einen zentralen Server übermittelt. Ein solches Szenario ist in Abbildung 5 erläutert: der Angreifer kann in diesem Fall sowohl durch Road-Side Units (RSUs) als auch durch andere Fahrzeuge die CAMs von dem Opfer aufzeichnen und sie an verschiedene Service Providers (SPs) weitergeben. Auch wenn vorbeifahrende Fahrzeuge ihr Pseudonym jede zehn Sekunden ändern würden, könnten sie mit solch einer Infrastruktur verfolgt werden²⁶. Da diese Art von Überwachung alle Fahrzeugdaten in der Gegend erfassen würde, könnte sie für breitere Verkehrsanalysen genutzt werden.

Darüber hinaus gibt es einige Möglichkeiten, die Bewegungen von einzelnen Fahrzeugen detailliert aufzuzeichnen. Zum Beispiel kann man mithilfe eines sich mit dem Fahrzeug bewegendes Überwachungstools sogenannte *CAM-Traces* erstellen, d.h. die gefahrene Strecke eines Fahrzeugs und alle von ihm auf dieser Strecke erstellten CAMs. Auch wenn das Fahrzeug regelmäßig seinen Signaturschlüssel wechselt, würde es reichen, nur eine CAM aus der *CAM-Trace* dem Fahrzeug eindeutig zuzuordnen, um die gesamte *CAM-Trace* diesem Fahrzeug zuzuordnen²⁸.

²⁶ Wiedersheim u. a., Seventh International Conference on Wireless On-demand Network Systems and Services (WONS). 2010, S. 180.

²⁷ Serna-Olvera, A Trust-driven Privacy Architecture for Vehicular Ad-Hoc Networks, 2013, S. 5.

²⁸ Kiometzis/Ullmann, DuD 2017, S. 229.

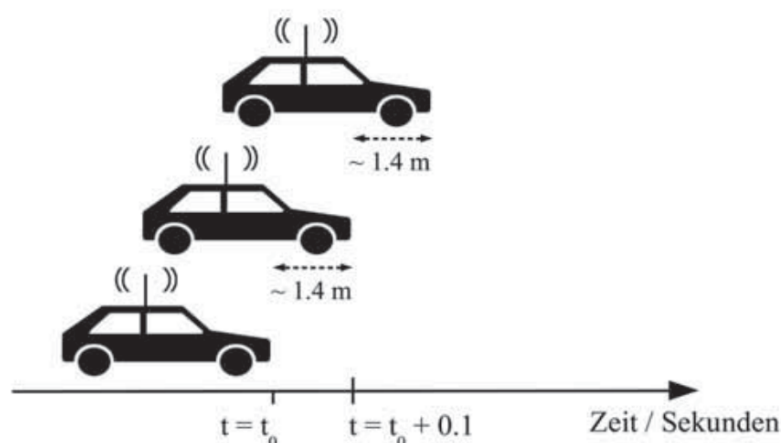


Abbildung 6: Veränderung der geographischen Position zwischen dem Versenden von 2 CAMs bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h³⁰

4.2 Bewegungsprofile und Verhaltensprofile

Wie oben erwähnt, erhalten CAMs keine primären Identifikationsmerkmale, jedoch ist es möglich, mithilfe von einer geeigneten Infrastruktur sogenannte *CAM-Traces* zu erstellen. Falls es möglich ist, eine oder mehrere CAMs daraus mit einem bestimmten Fahrzeug zu verknüpfen, könnte man damit Bewegungsprofile von Fahrzeugen erstellen. Zum Beispiel könnte man die am häufigsten befahrenen Strecken oder sogar die genaue Position von dem Fahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt ermitteln.

Es existiert eine Reihe von Methoden, um die oben beschriebene Zuordnung von CAMs zu einem Fahrzeug technisch durchzuführen. Von Ullmann u.a.²⁹ wurde dargelegt, dass sie aufgrund der sog. Secondary Vehicle Identifier erfolgen kann. Diese wird von diversen drahtlosen Schnittstellen im Auto zur Verfügung gestellt (z.B. eine Headunit, die eine öffentliche Bluetooth-Schnittstelle mit einem nutzerfreundlichen Namen besitzt). Die Secondary Vehicle Identifiers sind einfach zu erfassen und können einer eindeutigen Zuordnung der empfangenen CAM-Trace zum Fahrzeug dienen.

Außerdem enthalten CAMs statische Attribute wie zum Beispiel die Fahrzeuglänge und dessen Gewicht, die eine zusätzliche Kennzeichnung von einem Fahrzeug erlauben. So wäre es unter Umständen möglich, ein bestimmtes Modell von einem bestimmten Hersteller nur aus der CAM zu erkennen. In wenig befahrenen Gebieten kann dies zu einer eindeutigen Identifizierung von dem Fahrzeug und einer Zuordnung zum ganzen CAM-Trace führen.

Außer statischen Merkmalen enthalten CAMs ebenfalls dynamische Daten, wie z.B. der Lenkwinkel, Geschwindigkeit und Beschleunigung. Da die CAM-Daten mit einer hohen

²⁹ Ullmann/Strubbe/Wieschebrink, VEHICULAR 2016: The Fifth International Conference on Advances in Vehicular Systems, Technologies and Applications, S. 25.

³⁰ Ullmann/Strubbe/Wieschebrink, VEHICULAR 2016: The Fifth International Conference on Advances in Vehicular Systems, Technologies and Applications, S. 26.

Frequenz versendet werden, kann der Fahrweg anhand von diesen Daten mit einer hohen Zuverlässigkeit auch bei dichterem Verkehr voraus- und zurückberechnet werden. Bei zwei aufeinander folgenden CAMs bleiben diese Werte relativ unveränderlich, außerdem ist die in dieser Zeit zurückgelegte Distanz bekannt und an der Unterschied der zwei geographischen Positionen sichtbar - siehe Abbildung 6.

Somit ist es grundsätzlich möglich, aus einem flächendeckenden Datenbestand aus CAMs über einen längeren Zeitraum Bewegungsprofile zu erstellen - und somit gegebenenfalls auch Verhaltensprofile, die einen Einblick in persönliche Charakteristiken vom Fahrer gewähren. Es wurde zum Beispiel nachgewiesen, dass anhand der Lenkbewegungen ruhige von nervösen Fahrer unterschieden werden können³¹.

Außerdem wäre es durch die Anwendung von künstlicher Intelligenz und maschinellern Lernen durchaus möglich, große Datenbestände von Bewegungsprofilen und somit die zugehörigen Fahrer zu klassifizieren, falls Personenbezug hergestellt werden kann. Zum Beispiel wurde es von Bender u. a. nachgewiesen, dass man mithilfe des *unüberwachten* maschinellen Lernen (heißt: das Algorithmus braucht eine minimale Datenverarbeitung und lernt selbständig) typische Fahrverhalten klassifizieren und Ausreißer identifizieren kann³². Es ist nicht abwegig zu vermuten, dass diese Daten z.B. von Versicherungen genutzt werden könnten, um festzustellen, wie oft der Fahrer von der Norm abgewichen hat, und somit wie groß sein Potenzial zum Verursachen der gefährlichen Verkehrssituationen ist.

4.3 Herstellbarkeit Personenbezug

Nach Art. 4 Nr. 1 DSGVO sind personenbezogene Daten alle Informationen, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person beziehen. Selbst wenn CAMs direkt keine primären Identifikationsmerkmale enthalten (z.B. die Fahrzeugidentifikationsnummer), kann deren Personenbezug grundsätzlich mit Zusatzwissen hergestellt werden. Technisch kann das durch eine Auflösung des Pseudonyms bei einer Certification Authority erfolgen³³, aber auch durch andere Wege. Zum Beispiel kann man anhand einer CAM-Trace aufgrund der am meisten gefahrenen Strecken den Wohn- und Arbeitsort einer Person identifizieren. Außerdem wäre es zum Beispiel möglich, durch Datenanalyse die Anomalien in der Menge von den aufgezeichneten CAM-Traces identifizieren und versuchen, sie auf Personen mit entsprechendem Tagesablauf zurückzuführen. Besonders in wenig befahrenen Gebieten wäre diese Technik erfolgreich. Letztendlich wäre in vielen Situationen der einfachste Weg, vor Ort das Fahrzeug zu identifizieren (z.B. durch aufgezeichnete Videos oder Zeugenaussagen), und später aus dem Datenbestand die entsprechende CAM-Trace auszusuchen. Alle oben ausgeführten Techniken voraussetzen natürlich eine umfassende Erfassung von Fahrdaten und einen vorhandenen Bestand von Bewegungsprofilen (z.B. den im Kapitel 4.1 beschriebenen Big Brother Angreifer).

³¹Dettki, URL: <https://elib.uni-stuttgart.de/handle/11682/4059>.

³²Bender u.a., IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems 16.6 (2015), S. 3334.

³³Kiometzis/Ullmann, DuD 2017, S. 230.

Eine besondere Sensibilität allein aus der Art der Daten einer CAM wird nach Art. 9 EU-DSGVO nicht begründet³⁴. Allerdings genügt für die datenschutzrechtliche Betrachtung bereits die abstrakte rechtliche Möglichkeit der Informationsverknüpfung. Das heißt: falls es technisch möglich ist, den Fahrzeughalter aus den Daten zu identifizieren, fällt die Erhebung von CAMs unter die DSGVO - unabhängig davon, ob die Voraussetzungen dafür tatsächlich erfüllt sind³⁵. Dies könnte sich zukünftig mit der Einsetzung von Shared Mobility-Konzepten ändern, falls man überwiegend nur kurzzeitig ein Fahrzeug anmietet und die Fahrzeugnummer nicht mehr auf natürliche Personen zurückgeführt werden kann. In diesem Fall wäre das Shared-Mobility Unternehmen für die aufbewahrten Daten verantwortlich, da es die Informationen darüber besitzt, welches Auto wann und von wem gemietet wurde. Zusammen mit den CAM-Traces von den gemieteten Fahrzeugen könnten Bewegungsprofile und deren Personenbezug nachweislich hergestellt werden.

5 Vereinbarkeit mit datenschutzrechtlichen Prinzipien

Da die DSGVO auf die in CAMs enthaltenen Daten anwendbar ist, muss sie während der Bearbeitung und ggf. Speicherung der Fahrdaten stets eingehalten werden. Dies ist von großer Wichtigkeit für Betreiber der PKI, Autohersteller und anderer an IVS beteiligten Unternehmen, da die Nichteinhaltung der DSGVO für sie mit hohen Geldstrafen verbunden sein könnte. In diesem Kapitel werden relevante Grundsätze der DSGVO angeführt und deren Einhaltung geprüft. Für jeden Grundsatz werden die Datenschutzmaßnahmen und offene Fragen beschrieben, die bei der Einführung einer IVS Infrastruktur beachtet werden müssen.

5.1 Grundsatz der Datenminimierung

Nach Art. 5 Abs. 1c DSGVO ist der Grundsatz der Datenminimierung folgendermaßen definiert: "Personenbezogene Daten müssen dem Zweck angemessen und erheblich sowie auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt sein". Im Kontext von Intelligenten Verkehrssystemen heißt das, dass einerseits so wenig Daten wie möglich erhoben werden sollen, aber andererseits die Schwere des Eingriffs in die Privatsphäre reduziert werden soll, z.B. durch die erschwerte Verlinkbarkeit der Fahrdaten und die Verhinderung der Erstellung von Bewegungs- und Verhaltensprofilen.

Es gibt mehrere Möglichkeiten, die Verlinkung von CAMs zu erschweren und somit die Erstellung von CAM-Traces zu vermeiden. Zum Beispiel, nach Kiometzis/Ullmann wird die Rekonstruktion eines Fahrwegs erschwert oder gar verunmöglicht, falls die CAMs mit größeren Lücken versendet werden³⁶. Eine Alternative dazu wäre es, die CAMs erstmal nur an bekannten Unfallbrennpunkten oder innenstädtlichen Kreuzungen zu versenden. Darüber hinaus wäre es sinnvoll, die in CAMs enthaltenen statischen Daten (wie z.B. Länge oder Breite des Fahrzeugs) zu verwischen, d.h. etwa auf 10 cm genau anzugeben.

³⁴ Weichert, SVR 2016, S. 361.

³⁵ Specht/Mantz, Handbuch Europäisches und deutsches Datenschutzrecht, 1. Aufl., 2019, Rn. 12, 13.

³⁶ Kiometzis/Ullmann, DuD 2017, S. 231.

Dadurch wird die Klassifizierung des Autos von ähnlicher Größe erschwert, und somit wird es schwieriger, ein bestimmtes Auto anhand von diesen Daten zu verfolgen.

Außerdem sollte man beim Entwurf einer IVS darauf achten, dass eine geeignete Pseudonymisierung erfolgen kann. Die grundlegende Anforderung ist hier, dass die Verschlüsselungszertifikate sich regelmäßig ändern müssen, so dass man die CAMs bei der zentralen Sammelstelle nicht auf die gleiche Person zurückführen kann. Wir haben aber bereits gesehen, dass die Zuordnung zur Identität einigermaßen auch mit sich ständig wechselnden Zertifikaten erfolgen kann. Daher stellt sich die Frage, welche Daten in CAMs gespeichert werden müssen, und ob ein Nachrichtenformat für alle Zwecke ausreichend ist.

Aktuell sind CAMs für fast alle Verkehrsszenarien vorgesehen, was aus Sicht der Datenschutz nicht optimal ist. Generell sind aber viele Daten darin für die meisten Anwendungen unnötig, was dem Grundsatz der Datenminimierung widerspricht. Zum Beispiel, die Länge und Breite des Fahrzeugs werden erst bei späteren kooperativen Anwendungsfällen relevant, z.B. kooperatives Überholen und Spurwechsel. Daher wird es von Kiometzis u.a. vorgeschlagen, für die häufigsten Anwendungsszenarien einen minimalen Nachrichtentyp zu nutzen, der nur die erforderlichen Daten erhält³⁷. Wenn wir uns aber bei Day 3 befinden und echte kooperativen Szenarien in Frage kommen, sollte dafür ein zusätzlicher Kommunikationsstandard genutzt werden. So kann man die Daten auf eine geeignete Weise voneinander trennen ohne Verlust der Funktionalität, und somit einen datenschutzrechtlichen Kompromiss erreichen.

5.2 Grundsatz der Integrität und Vertraulichkeit

Der Grundsatz der Integrität und Vertraulichkeit (Art. 5 Abs. 1f DSGVO) sieht vor, dass "personenbezogene Daten in einer Weise verarbeitet werden, die eine angemessene Sicherheit der personenbezogenen Daten gewährleistet, einschließlich Schutz vor unbefugter oder unrechtmäßiger Verarbeitung und vor unbeabsichtigtem Verlust, unbeabsichtigter Zerstörung oder unbeabsichtigter Schädigung durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen". Dies entspricht den Vorgaben des Art. 10 IVS-RL, nach dem die Mitgliedstaaten sicherstellen sollten, dass personenbezogene Daten gegen Missbrauch, d.h. insbesondere unrechtmäßigen Zugriff, Veränderung oder Verlust, geschützt werden. Weiterhin sollen für den Betrieb von IVS-Anwendungen und -Diensten soweit wie möglich anonymisierte Daten verwendet werden, um mögliche Schäden zu verringern³⁸.

Entscheidend ist hier die Anforderung an die Flüchtigkeit der CAMs. Es muss eine Technik für IVS entwickelt werden, die eine unbefugte Nutzung der in CAMs enthaltenen Daten unterbinden kann³⁹, oder nach einer kurzen Zeit den Inhalt davon invalidiert. Das Prinzip davon wäre analog zu anderen Diensten, wo die Verbreitung der Inhalte kontrolliert wird, z.B. Musikanwendungen, die das Abspielen von Dateien nur nach dem Kauf erlauben. Analog dazu könnte es sichergestellt werden, dass die CAMs nicht von

³⁷ Kiometzis/Ullmann, DuD 2017, S. 231.

³⁸ Jochum, ZD 2020, S. 497.

³⁹ Kiometzis/Ullmann, DuD 2017, S. 231.

Unbefugten gelesen werden können, oder nach einer Zeit automatisch gelöscht oder vollständig anonymisiert werden.

Da Fahrzeuge CAMs an alle anderen Verkehrsteilnehmer in der Nähe versenden, kann Vertraulichkeit nicht durch eine kryptographische Verschlüsselung realisiert werden. Allerdings stellt die Public-Key Infrastruktur (wie in Kapitel 3.2 beschrieben) sicher, dass der Versender von einer zentralen Stelle autorisiert ist, dass die Nachricht tatsächlich von dem angegebenen Versender stammt, und dass sie unverändert angekommen ist. Dadurch ist die Eigenschaft von Integrität sichergestellt.

5.3 Grundsatz der Zweckbindung

Nach Art. 5 Abs. 1b DSGVO gilt der Grundsatz der Zweckbindung, nach dem personenbezogenen Daten nur für festgelegte, eindeutige und legitime Zwecke verarbeitet werden müssen. Das heißt: falls personenbezogene Daten erhoben werden, muss der Grund dafür klar definiert und eingehalten werden, durch eine Einwilligung oder auf eine andere Weise (Art. 6 Abs. 1a DSGVO). Als Ausnahme gelten Archivzwecke, wissenschaftliche oder historische Forschungszwecke und statistische Zwecke - sie gelten nach Art. 89 Abs. 1 nicht als unvereinbar mit den ursprünglichen Zwecken. Auf diesem Grundsatz beruht Art. 22 DSGVO, nach dem keine Person einer ausschließlich auf einer automatisierten Verarbeitung beruhenden Entscheidung unterworfen werden darf, wie z.B. Profiling. Dies kann ebenfalls durch eine Einwilligung ermöglicht werden.

Im Kontext von IVS heißt es nach diesem Grundsatz, dass die Zweitnutzung der Fahrdaten nur aufgrund einer Zustimmung erfolgen werden darf. Die Standortdaten allein unterliegen im allgemeinen Datenschutzrecht keinem besonderen Schutz; falls es jedoch möglich ist, Bewegungsprofile aus solchen Daten zu generieren, muss ebenfalls die Zweitnutzung der Daten gesetzlich geregelt werden. Das heißt, jegliche Datenverarbeitung über die ursprüngliche Zwecke hinaus (individualisierte Zweitnutzung) muss explizit eine Einwilligung voraussetzen⁴⁰.

Außerdem ist es bei CAMs der Fall, dass auch andere Daten zusätzlich zu den Standortdaten regelmäßig versendet werden, wie z.B. Länge und Breite des Fahrzeugs. Aus dieser Information können mehrere Datenspuren nicht nur zum Aufenthalt des Fahrzeughalters entstehen, was eine Dauerüberwachung verursachen kann⁴¹. Wie dies technisch realisiert werden kann, wird im Kapitel 4.2 näher beschrieben. Das ist ein weiterer Grund dafür, die Zweitnutzung jeglicher Fahrdaten nur über eine explizite Einwilligung zu erlauben.

Neben der individualisierten Zweitnutzung von Fahrdaten gibt es andere Möglichkeiten, für die der Grundsatz der Zweckbindung nicht anwendbar ist. Im Falle von kollektiver Datennutzung findet die Anonymisierung der Daten vor der Zweckänderung statt, was eine Zweitnutzung ohne Zustimmung von jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer erlaubt. Dies setzt aber einen großen Datenbestand voraus, in dem auf keine einzelne Person

⁴⁰ Weichert, SVR 2016, S. 365.

⁴¹ Weichert, SVR 2014, S. 241.

zurückgeführt werden kann, und aus dem keine Bewegungsprofile generiert werden können. Für anonymisierte Fahrdaten ergeben sich ebenfalls mehrere Nutzungsfälle, z.B. Verkehrslenkung, Gefahrenabwehr, Verkehrsstatistik oder -forschung⁴².

5.4 Recht auf Datenübertragbarkeit

Neben den Grundsätzen aus Art. 5 Abs. 1 DSGVO muss auch der Art. 20 DSGVO erwähnt werden, wodurch das Recht auf Datenübertragbarkeit vorgeschrieben wird. Nach dem Artikel hat die betroffene Person das Recht, "die sie betreffenden personenbezogenen Daten, die sie einem Verantwortlichen bereitgestellt hat, in einem strukturierten, gängigen und maschinenlesbaren Format zu erhalten". Außerdem ist dem Betroffenen das Recht eingeräumt, seine Daten von einem Anbieter zu einem anderen zu übertragen. Dies entspricht dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung nach Art. 8 GRCh und ermöglicht es, die Daten ohne Behinderung verschiedenen Interessierten zur Verfügung zu stellen, z.B. Autoherstellern, Vertragshändlern, Versicherungen und Leasinggebern⁴³.

Hier ist es wichtig zu betonen, dass der Artikel sich auf die Fahrdaten bezieht, die vom Betroffenen bereitgestellt wurden. Diese Bedingung wird erfüllt, wenn die Daten wissentlich und aktiv von betroffenen Personen mitgeteilt wurden⁴⁴, aber auch wenn die Daten durch die Nutzung des Dienstes von der Person aufgezeichnet wurden⁴⁵. Im Gegensatz dazu sind die Daten, die durch eine Auswertung der Fahrdaten entstanden sind, keine vom Fahrer bereitgestellten Daten. Zum Beispiel sind die Rückschlüsse auf das Fahrverhalten aus den gesammelten Daten ("Person A ist ein vorsichtiger Fahrer") keine bereitgestellten Daten.

Die wichtigste Herausforderung im Kontext von IVS besteht zunächst darin, die beim Fahrzeughersteller oder beim Betreiber der PKI gespeicherten Daten im maschinenlesbaren Format betroffenen Personen zugänglich zu machen. Um Art. 20 Abs. 4 DSGVO gerecht zu werden, müssen die Verantwortlichen dabei die Rechte der Drittbetroffenen beachten, da beim Bereitstellen der Daten möglicherweise die Daten der anderen Verkehrsteilnehmern übermittelt werden könnten⁴⁶. Letztens müssen die Datenschutzmechanismen bei den Empfängern der Daten (z.B. Händler, Werkstätten, Versicherungen) unter die Lupe genommen werden, da sie beim Empfang der Daten nach Art. 20 Abs. 2 DSGVO selbst zu Verantwortlichen werden.

5.5 Andere datenschutzrechtlichen Prinzipien

In diesem Abschnitt werden andere Datenschutzmaßnahmen erläutert, die im Kontext von IVS von Bedeutung sind. Bei jeder Maßnahme wird der relevante Artikel der DSGVO als Grundlage angeführt.

⁴² Weichert, SVR 2016, S. 366.

⁴³ Klink-Straub/Straub, ZD 2018, S. 459.

⁴⁴ Art. 29-Datenschutzgruppe, Leitlinien zum Recht auf Datenübertragbarkeit, S. 11

⁴⁵ Strubel, ZD 2017, S. 355, 357.

⁴⁶ Klink-Straub/Straub, ZD 2018, S. 463.

Nach Kiometzis u.a. ergeben sich 3 Maßnahmen, die für die Einhaltung der datenschutzrechtlichen Normen bei der C2X-Kommunikation sorgen könnten⁴⁷. Hierbei werden sie zusammengefasst und mit entsprechenden Artikeln der DSGVO ergänzt:

- Transparenzgrundsatz: Dem Fahrzeugführer soll transparent angezeigt werden, dass sich das Fahrzeug am Versand von CAMs und DENMs beteiligt (Art. 5 Abs. 1a DSGVO - Transparenzgrundsatz).
- C2C Deaktivierungsmöglichkeit: der Fahrzeugführer muss selektiv in der Lage sein, den aktiven Versand von CAMs und DENMs zu deaktivieren. (Art. 21 DSGVO - Widerspruchsrecht)
- Vorkonfigurierte C2C Standardeinstellung: als Standardkonfiguration wäre es ausreichend, wenn Fahrzeuge CAMs und DENMs empfangen können aber ausschließlich DENMs verschicken. (Art. 6 Abs. 1a DSGVO - freiwillige Einwilligung)

Bei der zweiten Empfehlung (C2C Deaktivierungsmöglichkeit) ist es allerdings zu beachten, dass die Deaktivierung von DENMs keine datenschutzrechtlichen Vorteile bringen würde, da die dort enthaltenen Daten nicht personenbezogen sind. Außerdem könnte es zu einer Verringerung der Straßensicherheit führen, da DENMs möglicherweise sicherheitskritische Informationen enthalten können, die somit nicht anderen Verkehrsteilnehmern mitgeteilt werden.

Darüber hinaus besteht nach Art. 33 DSGVO unter Umständen eine Pflicht, Verletzungen des Schutzes personenbezogener Daten an die Aufsichtsbehörde zu melden. Art. 35 DSGVO sieht außerdem vor, dass im Falle von einem hohen Risiko für die Rechte und Freiheiten natürlicher Personen, das insbesondere, aber nicht ausschließlich, durch die Verwendung einer neuen Technologie entsteht, eine Datenschutzfolgeabschätzung durchgeführt werden kann. Das ist besonders relevant im Kontext von IVS, da mithilfe der neuen AI-Technologien Einsicht in pseudonyme Fahrdaten genommen werden kann, wodurch möglicherweise Personenbezug entstehen könnte⁴⁸.

6 Zusammenfassung und Ausblick

Im folgenden Abschnitt wird der Inhalt und das Ziel der Seminararbeit zusammengefasst. Abschließend werden die Erkenntnisse diskutiert und ein Ausblick über die zukünftige Entwicklung gegeben.

6.1 Zusammenfassung

Das Ziel von der Seminararbeit war es, die C2X Kommunikation von technischer und datenschutzrechtlicher Sicht zu untersuchen. Dazu wurde zunächst im Kapitel 2 auf den Hintergrund der C2X Kommunikation eingegangen. Der Begriff von Intelligenten

⁴⁷ Kiometzis/Ullmann, DuD 2017, S. 231.

⁴⁸ Seewald, RAW 2020, S. 130.

Verkehrssystemen (IVS) wurde eingeführt und erklärt, und es wurden einige bereits existierende Initiativen zur Einführung der IVS genannt, wie z.B. die Rechtsgrundlage IVS-RL und das Car-to-Car Communication Consortium.

Weiterhin wurde im Kapitel 3 die technische Funktionsweise der C2X Kommunikation untersucht. Zuerst wurde ein Überblick über die WAVE Architektur gegeben, die für IVS heutzutage verwendet wird, und den IEEE 802.11p WLAN-Funkstandard, auf dem die C2C Kommunikation basiert. Ferner wurde die Funktionsweise der Public-Key Infrastruktur (PKI) erläutert, die den sicheren Nachrichtenaustausch zwischen End-Entitäten (Fahrzeugen und Infrastrukturkomponenten) ermöglicht. Zusätzlich wurde die Besonderheiten der PKI-Implementierung in Europa erläutert. Zum Schluss wurden die Nachrichtenformate aufgezählt und beschrieben, die für aktuelle Nutzungsfälle im IVS Kontext verwendet werden.

Im Kapitel 4 wurde geprüft, ob die DSGVO auf die Fahrdaten im Kontext von IVS anwendbar ist. Dafür wurden zuerst Methoden angeführt, wie ein Angreifer Fahrdaten aufzeichnen kann, um einzelne Bewegungsprofile zu erhalten. Darüber hinaus wurden die Möglichkeiten diskutiert, Verhaltensprofile aus Bewegungsprofilen abzuleiten, und deren Personenbezug herzustellen.

Da die Anwendbarkeit der DSGVO im Kapitel 4 bestätigt wurde, betrachten wir im Kapitel 5 die Vereinbarkeit mit relevanten Grundsätzen der DSGVO. Für jeden angeführten Grundsatz wurde dessen Einhaltung geprüft und datenschutzrechtlich relevante Punkte erwähnt, die bei der Implementierung einer IVS Infrastruktur beachtet werden müssen.

6.2 Erkenntnisse und Ausblick

Unser Alltag wird immer mehr von neuen Technologien geprägt, und Straßenverkehr ist keine Ausnahme. Intelligente Verkehrssysteme (IVS) sollen nach und nach für die Massen eingeführt werden, um die Verkehrssicherheit zu verbessern und eine Plattform für neue technologische Entwicklung bereitzustellen. Allerdings bedarf die Einführung der IVS nicht nur neue technische Lösungen, sondern auch gesetzliche Rahmen, die eingehalten werden müssen.

Einer der wichtigsten Gründe für diese Anforderung ist die aktuelle Möglichkeit für flächendeckende Erhebung der CAMs über eine längere Zeit. Dies kann weitgehende Eingriffe in die Privatsphäre der Einzelpersonen und allgemein in das informationelle Selbstbestimmungsrecht verursachen. Es bedarf deswegen eine gesetzliche Regelung und kann nicht allein durch eine Zustimmung legitimiert werden⁴⁹. Darüber hinaus könnten technische Lösungen implementiert werden, die eine Weiterverwendung von CAMs verhindern, z.B. durch die Gewährleistung der Flüchtigkeit von darin enthaltenen Daten. Da die CAMs unverschlüsselt versenden werden, müssen andere Wege gefunden werden, die persönliche Information vor Missbrauch zu schützen.

⁴⁹Kiometzis/Ullmann, DuD 2017, S. 231.

Der Versand von CAMs ist ein wichtiger Teil der Digitalisierung im Straßenverkehr. Er soll dazu beitragen, Unfälle zu vermeiden und somit die Verkehrssicherheit zu steigern. Allerdings entsteht aktuell ein Risiko für die Privatsphäre durch die Verlinkbarkeit der einzelnen CAMs zu CAM Traces und die Nichtanfechtbarkeit des auf dieser Weise aufgezeichneten Fahrwegs. Diese Fragestellungen sollten im Mittelpunkt der weiteren Entwicklungen stehen - z.B. ob es Alternativen zu elektronischen Signaturen gibt, die keine Nichtanfechtbarkeit garantieren. Auch könnte ein selektiver Ansatz für den Versand von CAMs in Erwägung gezogen werden, um die Frequenz und somit die Verlinkbarkeit von einzelnen Nachrichten zu reduzieren. Von Kiometzis u.a. wird es vorgeschlagen, den Versand von CAMs nur auf die bekannten Unfallbrennpunkte oder z.B. Kreuzungen zu reduzieren.

Darüber hinaus sollte es in Betracht gezogen werden, ob CAMs für alle Nutzungsfälle angemessen wären, und nicht durch andere Nachrichtenformate ersetzt werden sollten. Die meisten darin übertragenen Daten sind für spätere kooperative Szenarien vorgesehen, daher wären sie eventuell in separaten Nachrichtenformaten besser aufgehoben.

Abschließend kann man die Wichtigkeit der Einhaltung von datenschutzrechtlichen Prinzipien beim Entwurf einer IVS Infrastruktur in Europa unterstreichen. Die DSGVO gilt europaweit und umfasst mehrere Grundsätze zum Schutz personenbezogener Daten. Bei der Nichteinhaltung der in dieser Seminararbeit erwähnten Grundsätze werden nach Art. 83 Abs. 5 DSGVO "Geldbußen von bis zu 20 000 000 EUR oder im Fall eines Unternehmens von bis zu 4 % seines gesamten weltweit erzielten Jahresumsatzes des vorangegangenen Geschäftsjahrs verhängt, je nachdem, welcher der Beträge höher ist". Deswegen ist eine gründliche datenschutzrechtliche Betrachtung im Interesse der Verantwortlichen. Die Bedeutung der Datenschutz für den einzelnen Nutzer ist ebenfalls nicht zu unterschätzen, da es sich unmittelbar um seine Freiheiten handelt. Daher ist es notwendig, in dem neu entstehenden Kontext von IVS rechtliche und technische Aspekte des Datenschutzes zu erarbeiten und so eine sichere und rechtmäßige Lösung zu erreichen.

Literatur

- [1] 5GAA. „The Case for Cellular V2X for Safety and Cooperative Driving 5G Automotive Association WHY V2X?“ In: (2016), S. 1–8. URL: <https://5gaa.org/news/white-paper-placeholder-news-for-testing/>.
- [2] Nick et al. Asselin-Miller. *Study on the Deployment of C-ITS in Europe: Final Report. Framework Contract on Impact Assessment and Evaluation Studies in the Field of Transport MOVE/A3/119-2013-Lot № 5 Horizontal*. Techn. Ber. MOVE/C.3./№ 2014-794. 2016.
- [3] Elaine Barker u. a. „NIST Special Publication 800-56A Revision 2 Recommendation for Pair-Wise Key Establishment Schemes Using Discrete Logarithm Cryptography Recommendation for Pair-Wise Key Establishment Schemes Using Discrete Logarithm Cryptography“. In: (2013). DOI: 10.6028/NIST.SP.800-56Ar3. URL: <https://doi.org/10.6028/NIST.SP.800-56Ar3>.

-
- [4] A. Bender u. a. „An Unsupervised Approach for Inferring Driver Behavior From Naturalistic Driving Data“. In: *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems* 16.6 (2015), S. 3325–3336. DOI: 10.1109/TITS.2015.2449837.
- [5] *BMVI - Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr*. URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/ivs-im-strassenverkehr.htm> (besucht am 30.01.2021).
- [6] *CAR 2 CAR Communication Consortium*. URL: <https://www.car-2-car.org> (besucht am 30.01.2021).
- [7] *Cooperative Intelligent Transport System EU Root Certification Authority including Enrolment Authority and Authorisation Authority - Contract Notice*. URL: <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:184655-2019:TEXT:EN:HTML> (besucht am 30.01.2021).
- [8] Frank Dettki. *Methoden zur objektiven Bewertung des Geradeauslaufs von Personenkraftwagen*. 2005. URL: <https://elib.uni-stuttgart.de/handle/11682/4059> (besucht am 24.11.2020).
- [9] ETSI (European Telecommunications Standards Institute). *TS 102 941 - V1.2.1 - ITS; Security; Trust and Privacy Management*. Techn. Ber. 2018, S. 1–30.
- [10] Michael Kiometzis und Markus Ullmann. „Fahrdaten für alle?“ German. In: *Datenschutz und Datensicherheit - DuD* 41.4 (März 2017), S. 227–232. DOI: 10.1007/s11623-017-0763-6.
- [11] Klink-Straub/Straub. „Vernetzte Fahrzeuge – portable Daten“. In: *ZD* 2018, 459 (2018).
- [12] *MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN Eine europäische Strategie für Kooperative Intelligente Verkehrssysteme - ein Meilenstein auf dem Weg zu einer kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität*. Techn. Ber. 2016.
- [13] *Result of C-ITS Platform Phase II Security Policy & Governance Framework for Deployment and Operation of European Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) RELEASE 1*. Techn. Ber. 2017. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/c-its_security_policy_release_1.pdf.
- [14] Mukesh Saini, Abdulhameed Alelaiwi und Abdulmotaleb El Saddik. „How close are we to realizing a pragmatic VANET solution? A meta-survey“. In: *ACM Computing Surveys* 48 (Nov. 2015), S. 1–40. DOI: 10.1145/2817552.
- [15] Olga Seewald. „Regulation of data privacy and cybersecurity in connected and automated vehicles in the U . S . and the EU – Part 1 ***“. In: (2018), S. 124–132.
- [16] Jetzabel Serna-Olvera. „A trust-driven privacy architecture for vehicular ad-hoc networks“. In: 2013.
- [17] Thomas Strubbe, Nicolas Thenée und Christian Wieschebrink. „IT-Sicherheit in Kooperativen Intelligenten Verkehrssystemen“. German. In: *Datenschutz und Datensicherheit - DuD* 41.4 (März 2017), S. 223–226. DOI: 10.1007/s11623-017-0762-7.

- [18] Michael Strubel. „Anwendungsbereich des Rechts auf Datenübertragbarkeit“. In: *ZD* 2017, 355-361 (2017).
- [19] *The ITS Standards Program. Deployment Resources*. URL: <https://www.standards.its.dot.gov/factsheets/factsheet/80> (besucht am 30.01.2021).
- [20] *TS 103 097 - V1.1.1 - Intelligent Transport Systems (ITS); Security; Security header and certificate formats*. Techn. Ber. 2013, S. 1–33.
- [21] M. Ullmann, T. Strubbe und C. Wiesebrink. „Poster: V2V communication — Keeping you under non-disputable surveillance“. In: *2016 IEEE Vehicular Networking Conference (VNC)*. 2016, S. 1–2. DOI: 10.1109/VNC.2016.7835975.
- [22] Markus Ullmann, Thomas Strubbe und Christian Wiesebrink. *Technical Limitations and Privacy Shortcomings of the Vehicle-to-Vehicle Communication*. c. 2016, S. 22–27. ISBN: 9781612085159.
- [23] Thilo Weichert. „Car-to-Car-Communication zwischen Datenbegehrlichkeit und digitaler Selbstbestimmung“. In: *Svr* (2016), S. 361.
- [24] Thilo Weichert. „Datenschutz im Auto - Teil 2“. In: *Svr* (2016), S. 241–248.
- [25] B. Wiedersheim u. a. „Privacy in inter-vehicular networks: Why simple pseudonym change is not enough“. In: *2010 Seventh International Conference on Wireless On-demand Network Systems and Services (WONS)*. 2010, S. 176–183. DOI: 10.1109/WONS.2010.5437115.