

**Sachverhalt:** KFZ-Telematikversicherungstarif mit Erfassung an der OBD Schnittstelle

Die Kfz-Versicherung Insight AG möchte einen Tarif anbieten, bei dem der Versicherte einen Bonus auf seine Prämie erhält, wenn sein Fahrverhalten entsprechend „sicher“ ist. Der Tarif soll nur Privatkunden angeboten werden. Ob und wie hoch die Einsparung am Ende eines Versicherungsjahres ist, wird durch einen internen Algorithmus zum Jahresende bestimmt (Score). Die erhobenen Daten werden an einen Cloud-Service übertragen, dessen Firmensitz in Bangladesch ist. Backups sowie Wartung finden über einen weiteren US-Cloud-Service statt – dieser besitzt hierfür einen EU-Standardvertrag. Aus dem Score errechnet die Versicherung dann die monetäre Einsparung. Diese kann im schlechtesten Fall Null sein; eine Erhöhung der eigentlichen Prämie kann durch die Analyse des Fahrverhaltens nicht erfolgen.

Dem Versicherten wird bei Vertragsabschluss in einer Werkstatt ein Gerät in das KFZ eingebaut, das am CAN-Bus des PKWs angeschlossen ist (OBD2 Schnittstelle). Über diesen Bus werden folgende Daten erhoben:

- Fahrgestellnummer
- GPS-Position mit einer Genauigkeit von 1 - 3 Metern
- Höhe
- Beschleunigungswerte
- Uhrzeit
- Motordrehzahl, Drosselklappenstellung, Motortemperatur, Motorlast
- Batteriespannung
- Merkmale des KFZ (Marke, Modell, Baujahr)
- Sitzposition
- Güte der Bremsbeläge
- Servicemeldungen wie z.B. Ölfüllstand, Wartung, Glühlampe defekt

Die Abtastfrequenz eines Datensatzes beträgt eine Sekunde. Im Backend der Versicherung findet ein Mapping der Daten auf die unterschiedlichen Karten mit Geschwindigkeitsbegrenzungen statt. Durch selbstlernende Algorithmen sollen Gegenden, Fahrstrecken und Uhrzeiten mit einem erhöhten Unfallrisiko ermittelt werden (Big Data). Dazu werden die GPS-Positionen mit allen öffentlich zur Verfügung stehenden Zusatzinformationen angereichert.

Aus den Daten errechnet die Versicherung unter Einbeziehung der obigen Daten und von

- Fahrtroute,
- Geschwindigkeit,
- Verlangsamung/Bremsen vor Abzweigungen/Kreuzungen,
- Beschleunigung nach Abzweigungen/Kreuzungen,
- Bremsen vor Kurven,
- Bremsen auf gerader Strecke,

- Beschleunigung auf gerader Strecke,
- Anzahl der über die App aufgezeichneten gefahrenen Kilometer,
- Anzahl der über die App aufgezeichneten Fahrten,
- Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Fahrtstrecken,
- Straßentypen (Autobahn, Bundes-, Landes- oder Ortsstraße),
- Einwohnerdichte in der Umgebung der Fahrtstrecken,
- Uhrzeit und Wochentag,
- Anzahl Kneipenbesuche,
- Anzahl Straßenrennen mit anderen Telematik-Versicherten,
- vermutetem Geschlecht des Fahrers/der FahrerIn und
- vermuteter ethnischer Herkunft des Fahrers/der FahrerIn

den Score, der Aussagekraft bezüglich der Sicherheit des Fahrverhaltens geben und als Grundlage für die Tarifeinstufung dienen soll.

Die Datenübertragung wird über die mobile SIM-Karte des ODB2-Gerätes an den Cloud-Dienstleister übertragen. Dazu wird ein selbstentwickeltes kryptographisches Verfahren eingesetzt, da dieses nach Angabe des Anbieters das höchste Sicherheitsniveau verspricht. Eine Transportverschlüsselung bzw. Inhaltsverschlüsselung mit anerkannten Algorithmen findet nicht statt. Die Daten werden über das interne Netz des Telekommunikationsanbieters sowie ab dem DE-CIX-Knoten in Frankfurt über das Internet übertragen.

Die Rohdaten aus dem KFZ werden 3 Jahre aufbewahrt. Danach werden die GPS-Daten durch Entfernung der Fahrgestellnummer anonymisiert. Die anonymisierten Daten werden zur Weiterentwicklung der Algorithmen und zur Unfallforschung unbegrenzt aufbewahrt und genutzt.

Rechtlich soll der Datenumgang durch einen Vertrag zwischen Versicherung und Kunde abgebildet werden. Dieser besitzt eine Textkomplexität nach der Flesch-Methode von 30 Punkten.