
Mit Big Data gerechter versichert oder telematisch bevormundet?

Von Peter Schwerdtmann

Big Data und die Folgen – das Thema lässt uns nicht los, auch beim „Goslarer Diskurs“ am Rande des Verkehrsgerichtstags ging es jetzt wieder um die Frage: Wem gehören meine Daten. Grund für die Debatte liefert die Versicherungswirtschaft mit ihrem sogenannten Telematik-Tarif. Wer sich dafür entscheidet, zahlt weniger für seinen Versicherungsschutz, muss aber akzeptieren, dass sein Versicherer ihm nicht nur über die Schulter guckt, sondern auch noch seinen Fahrstil bewertet.

Kein Problem, meinte dazu mit spöttischen Unterton Dr. Jörg Rheinländer, Vorstandsmitglied beim Versicherer HUK-Coburg. 80 Prozent der deutschen Autofahrer hielten sich sowieso für bessere Fahrer als die anderen. Rheinländer berichtet, bisher hätten 200.000 seiner Kunden solche Telematikverträge abgeschlossen, was bisher eine Erfahrung von rund zwei Milliarden Kilometern eingebracht habe. Die Beobachtung mit Kontrollgruppen habe ergeben, dass bei denjenigen mit Telematiktarif die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls um ein Fünftel sinke.

Dafür soll das kleine Kästchen sorgen, das ab Vertragsabschluss in der Windschutzscheibe sitzt und die Fahrdaten übers Smartphone mit den Geodaten zusammenbringt. Die Versicherung weiß also, wie der Kunde fährt, zum Beispiel auch, ob er sich an die offiziellen Geschwindigkeiten hält. Über eine App auf seinem Mobilphone bekommt der Fahrer seine Bewertung mitgeteilt: Wo zu schnell, wo zu heftig und so weiter.

Wem das schon unheimlich ist, den erinnerte Fachjournalist Guido Reinking in der Diskussionsrunde daran, dass ein modernes Auto heute schon viel mehr weiß. Noch sind die Sensoren aber nicht alle verknüpft, noch werden die Daten nur intern und nur anonymisiert bei den Herstellern ausgewertet – sagen die Hersteller. Und doch bleibt ein großes Unbehagen bestehen. Zu oft musste der Bürger schon zur Kenntnis nehmen, dass andere mit Daten nicht nur Geschäfte treiben, sondern auch anderes als Geld im Sinn haben.

Meine Daten gehören mir. Auch Sven Hammerschmidt, Referatsleiter beim Bundesdatenschutzbeauftragten, unterstreicht diesen Grundsatz. Außerdem fordert er Transparenz ein. Der Bürger müsse sich darauf verlassen können, dass niemand mit seinen Daten mehr anstelle als verabredet. Aber auch Hammerschmidt weiß keine Antwort auf die Frage, was geschieht, wenn ein Staatsanwalt die Herausgabe von Daten verlangt. Weder der Autohersteller, noch die Versicherung werden sich weigern können. Kein Problem, wenn die Daten alle anonymisiert sind oder schnell gelöscht werden. Die Versicherung wird sie allerdings für ein Jahr aufheben müssen. Sie braucht schließlich eine nachvollziehbare Grundlage für ihre Rabatt-Entscheidung.

Hermann-Josef Tenhagen, Chefredakteur von „Finanztip“, brachte es in Goslar auf einen wichtigen Punkt: Wenn der Kunde genau wisse, wofür er mit seinen Daten den Rabatt erkaufe, dann sei das Geschäft in Ordnung. Der Grundsatz fand bei allen Beteiligten Zustimmung: Transparenz schaffe Vertrauen – das war gemeinsame Meinung. Allerdings blieb die Frage ungestellt und damit auch unbeantwortet: Wie kann ein Versicherungskunde angesichts von Telematik, Algorithmen, Geschäftsbedingungen und trotz der üblichen datenskeptischen Haltung den Durchblick erhalten, der ihn zu einer wirklich rational abgeprüften Entscheidung führt?

Letztlich wird der Einzelne diese Transparenz nicht erleben. Er wird sich nur auf das verlassen müssen, was andere ihm vermitteln. Er muss vertrauen.

Mit seiner Versicherung hat der Kunde aber nur Kontakt, wenn er einen Schaden erlitten hat oder seine Rechnung bezahlen muss. Beides sind nicht unbedingt Gelegenheiten, die zu Sympathie und Vertrauen führen. Rheinländer muss sich also erst einmal darauf verlassen, dass die Zusage eines Rabatts von bis zu 30 Prozent Kunden zieht. Die kann die Versicherung dann über die zum Telematiktarif gehörende App pflegen. Damit hat er endlich den direkten Kontakt zu seinen Versicherungsnehmern. Nun kann er daran arbeiten, ihnen mehr als das tägliche Feedback zum Fahreralltag zu liefern. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Sven Hermerschmidt, Guido Reinking, Hermann-Josef Tenhagen, Carola Ferstl, Dr. Jörg Rheinländer und Prof. Dr. Fred Wagner (von links).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslai Institut



Goslar Institut.

Foto: Auto-Medienportal.Net