

A1 Cybercrime Stories

A1

Barbara Wimmer

Fahrt ins Unglück.



FAHRT INS UNGLÜCK

EINE A1 CYBERCRIME-STORY

BARBARA WIMMER



Markus Fröhlich war stolz auf sein neues Auto. Es war ein eDreamer mit einem wunderhübschen Interieur und einer guten Zahl an PS. Der 32-jährige Gründer eines kleinen Start-ups aus Linz war technologieaffin, umweltbewusst, ein guter Geschäftsmann, sehr gerne Österreicher und seine Gedanken kreisten fast immer irgendwie um seine Firma, obwohl – oder vielleicht gerade weil – er frisch verheiratet war. Seine Frau hatte kein Problem damit, dass sie manchmal auch nur die Nummer zwei war – sie mochte seinen Ehrgeiz, sie kannte ihn nicht anders.

Markus hatte mehrere Monate auf das Hybrid-Auto, das neben Strom auch mit Diesel getankt werden konnte, gewartet, denn die Chips für die Fahrzeuge waren derzeit überall Mangelware. Er hatte sich nicht nur wegen des Hybrid-Modells für den Wagen entschieden, sondern auch, weil Electromotion als Erster liefern konnte. Fröhlich war froh, er konnte den eDreamer auf Firmenkosten anschaffen und einen Großteil der Anschaffungskosten steuerlich absetzen. Seit dem Chipmangel waren die Preise

nämlich ordentlich gestiegen. Aber eine Förderung für Hybrid-Autos gab es immerhin oben drauf.

Als Fröhlich losfuhr und mit einer Mordsbeschleunigung gleich mal von 0 auf 75 km/h Richtung Landstraße einbog, wusste er, dass er die richtige Entscheidung getroffen hatte. Hybrid-Autos hatten es mittlerweile einfach drauf mit der Geschwindigkeit. Er schaltete den Tempomat ein, der das Auto in einer gleichmäßigen Geschwindigkeit vor sich hinrollen ließ und fuhr Richtung Autobahn, denn er hatte einen Termin mit einem wichtigen Kunden in Wels. Nebenbei blickte er aufs Handy, das in der vorgesehenen Halterung steckte, und diktierte die Adresse, die er ansteuerte, via Sprachassistent seinem Navigationsgerät.

Plötzlich beschleunigte der eDreamer völlig unerwartet und prallte gegen das Fahrzeug vor ihm. Markus war angeschnallt, doch sein Kopf knallte mit voller Wucht gegen das Lenkrad. Der Airbag war nicht aufgegangen. Das Fahrzeug kam zum Stillstand. Verwirrt öffnete Markus seine Augen, Blut tropfte von seiner Stirn und er spürte einen enormen Druck auf seiner Brust. Doch er war am Leben! Alles war plötzlich so schnell gegangen. So schnell, dass er gar nicht reagieren konnte. Außerdem hatte gar keine Warnung am Display aufgeblinkt, dass der Tempomat sich ausgeschaltet hatte. Warum hatte das Auto selbstständig beschleunigt? *Was war das für ein komischer Unfall*, dachte Fröhlich, bevor er mit wackeligen Füßen aus dem Wagen stieg und den Schaden begutachtete.

. . .

Dem Fahrer im vorderen Auto war offenbar nichts passiert, der wirkte vor allem verärgert darüber, dass er jetzt stehen bleiben musste und einen Blechschaden am Auto hatte.

»Brauchen Sie Hilfe, oder Zeugen?«, fragte eine Frau, die mit ihrem E-Auto ebenfalls stehen geblieben war.

»Haben Sie gesehen, was passiert ist. Ich habe gar nicht mitgekriegt, warum mein Auto beschleunigt hat«, antwortete Markus, bevor er plötzlich umkippte, gerade, als er das letzte Wort ausgesprochen hatte.

»Er ist wohl doch schwerer verletzt als anfangs gedacht«, sagte der Fahrer des anderen Fahrzeugs zur Frau, die stehen geblieben war, und rief die Rettung. Der Mann, der zum ersten Mal einen eDreamer sah, konnte es selbst in dieser Situation nicht lassen, öffnete die Tür des Unfallautos und blickte hinein: »Schade um den schönen Wagen!«, sagte er zur Besitzerin des E-Autos, die sich zum umgekippten Markus Fröhlich hinuntergebeugt hatte und nachsah, ob er noch atmete.

Dietrich Kaiser saß an seinem Schreibtisch, als er den neuesten Unfallbericht von seiner Assistentin in die Hand gedrückt bekam.

»Schon wieder einer?«, sagte der Manager, der bei Electromotion für den Vertrieb der neuen eDreamer zuständig war. Sofort griff er zum Telefon, um sich mit der Produktmanagerin abzustimmen.

»Marlene, hast du schon gehört? Es gab schon wieder einen Unfall mit einem eDreamer. Dieses Mal in der Nähe von Ansfelden in Oberösterreich auf der A1.«

»Ja, habe ich schon gehört – leider. Damit stehen wir weltweit bereits bei 15 Unfällen und zwei Toten in drei Wochen. Und wir haben noch immer keinen Hinweis auf den Fehler in unserem System, der diese Unfälle auslöst! Auch die Presse schießt sich schon auf uns ein.«

»Das wird langsam unheimlich. Wie soll ich das Auto so weiter verkaufen? Wir haben schon so viele Stornierungen! Einige Käufer, die das Auto vor Monaten angezahlt haben, sind vom Kauf

zurückgetreten, obwohl sie die Anzahlung nicht mehr retour kriegen. Wir brauchen eine Lösung, und zwar schnell, ganz schnell!«

»Glaub mir, das gesamte Security-Team arbeitet praktisch seit zwei Wochen an nichts anderem. Aber wir finden nichts. Wir haben immer noch keine Ahnung, warum die Fahrzeuge trotz eingeschaltetem Tempomat beschleunigen, oder aus dem Nichts bremsen. Es muss eine Sicherheitslücke geben, davon sind wir überzeugt, aber wir finden sie einfach nicht.«

»Dann beeilt euch mal, dalli dalli! Sonst werden wir den eDreamer nur noch verschrotten können, wenn das so weitergeht.«

»Der Konzern überlegt bereits, eine Rückholaktion zu starten, weltweit.«

»Na bumm! Das klingt nach Millionenschaden für Electromotion.«

»Dieser letzte Unfallwagen war gerade erst ausgeliefert worden. Er kam direkt aus unserer Fabrik, und wir haben ihn extra sorgfältigst einer zusätzlichen Überprüfung unterzogen, um genau das zu verhindern, was dann leider doch passiert ist ... Ich verstehe das alles nicht...«, meinte Marlene Fürtner.

»Halte mich auf dem Laufenden!«

»Sicher!«

Fünf Tage später.

Electromotion-CEO Bernd Schweiger blickte auf die Uhr. In wenigen Minuten begann das Meeting mit dem Security-Teamleiter, der Produktmanagerin, den Einkäufern und einem Team aus mehreren Firmenanwälten. Das Thema, das heute auf der Tagesordnung stand, war für den ganzen Konzern mehr als belastend. Die zahlreichen Unfälle, die der neue eDreamer verursacht hatte, waren für Schweiger unerklärbar. Die Medien rannten ihm die Türen ein mit ihren Anfragen. So viel negative Presse hatte der Konzern seit seiner Gründung noch nie gehabt, auch wenn das Unternehmen vorher bereits in den ein oder anderen Skandal verwickelt gewesen war. Gerade gestern hatte es wieder einen Unfall mit einem eDreamer gegeben, dieses Mal erneut mit Todesfolge des Fahrers.

. . .

Schweiger eröffnete das Meeting mit ruhiger, besonnener Stimme. Seine Folie zeigte sehr nüchtern die Zahl der bisherigen Unfälle und wie viele Menschen dabei ums Leben gekommen waren. Die Zahl der Todesopfer war seit dem gestrigen Unfall auf drei gestiegen. Zwei davon waren die Fahrer gewesen, einmal hatte es einen Insassen getroffen. Dazu kamen 12 Verletzte, die im Krankenhaus behandelt werden mussten.

»Wie viele davon haben den Konzern nochmal auf Schadensersatz verklagt?«

»Bisher zehn«, warf die Rechtsanwältin ein, die mit am Tisch saß.

»Das ist die derzeitige Ausgangslage. Wir befinden uns mitten in einem Desaster. Daher brauchen wir alle den gleichen Wissensstand und eine Sprachregelung. Drum wieder meine Frage: Habt ihr schon eine Lösung für das Problem gefunden?« Schweiger blickte den Security-Teamleiter an.

Dieser klapperte mit seinen Fingern am Tisch herum, und klappte den Laptop auf, den er vor sich platziert hatte, steckte ihn im Meetingraum gekonnt an den dafür vorgesehenen Anschluss und begann langsam und ruhig zu sprechen.

»Ich denke, wir haben das Problem identifiziert und es ist ein Worst-Case-Szenario.«

»Dann legen Sie mal los!«

Milo Jukovic zupfte an seinem Hemd und begann zu sprechen. Er erzählte der Runde, dass ein Erpresserschreiben eingegangen war, über das allgemeine Kontaktformular auf der Homepage. Die Forderung: 100 Millionen Euro in Bitcoin. Die Drohung: Wenn nicht gezahlt werde, werde es weitere Unfälle geben. Angesichts dieser Information ging ein Raunen durch den Raum. Jukovic sah, wie Köpfe geschüttelt und Hände vor dem Mund zusammengeschlagen wurden und er beobachtete, wie der CEO erbleichte.

»Dieses Erpresserschreiben ist Fluch und Segen zugleich. Es hat uns dabei geholfen, das Problem zu finden. Wir suchen seit Wochen diese Schwachstelle, die die Bremsen aus der Ferne steuert, die das Lenkrad und die Geschwindigkeit manipuliert. Es ist, als würde jemand die Kontrolle über das gesamte Fahrzeug besitzen. Wir wussten einfach nicht, woran es lag. Die Verbindungen sind perfekt abgesichert, wir haben nichts gefunden. Doch jetzt wissen wir's. Es liegt an den neuen Chips, die wir verbaut haben.«

»An den Chips, die wir vom neuen Lieferanten genommen haben, weil der andere nicht liefern konnte?«, fragte die Produktmanagerin, die als Erste ihre Worte wiedergefunden und ihre Fassung zurückerlangt hatte.

»Genau an denen. Electromotion musste letzten Oktober zu einem neuen Lieferanten wechseln, der die Chips für die Produktion liefert. Unser bisheriger, zertifizierter Partner hatte Lieferzeiten von bis zu elf Monaten angegeben. Da wäre die Produktion fast ein Jahr lang still gestanden. Das konnten wir uns nicht leisten«, sagte derjenige, der den Deal für Electromotion eingefädelt hatte. Er war groß gefeiert worden, als er damals zehn Millionen Chips auf einem komplett leergefegten Markt ergattert hatte. Die Chips waren tatsächlich innerhalb von drei Wochen geliefert worden, genau wie versprochen. Die Produktion war daher viel schneller hochgelaufen als bei so manchem Konkurrenten.

»Wer ist diese Firma, von der wir die Chips gekauft haben? Haben wir die damals nicht ordentlich durchleuchtet?«, fragte der CEO den Security-Leiter.

»Ja, wir haben die Firma damals natürlich gecheckt. Es handelt sich offiziell um ein Subunternehmen unseres bisherigen, langjährigen und auch zertifizierten Lieferanten, das jedoch selbst keine Zertifizierung hat, weil es sich um eine Tochterfirma in einem Riesen-Konstrukt handelt.«

»Das heißt, die zehn Millionen Chips, die wir gekauft haben, stammen von einem nicht zertifizierten Händler?«

»Genau genommen, ja. Damals musste es schnell gehen und Sie haben das auch abgesegnet, Herr Schweiger. Ich habe Ihnen ein entsprechendes Dokument vorgelegt«, rechtfertigte sich der Einkäufer.

»Wirklich? Daran kann ich mich gar nicht erinnern.«

»Nach dem positiven Security-Check des Unternehmens haben Sie explizit gesagt, dass wir das riskieren müssen in der aktuellen Lage«, so der Einkäufer.

»Das ist merkwürdig, aber das müssen wir an anderer Stelle klären. Fahren Sie fort, Herr Jukovic!«

»Wir haben festgestellt, dass in den Chips dieses Lieferanten ein Backdoor eingebaut worden ist. Das ist uns natürlich damals nicht aufgefallen – wieso, wissen wir leider ja jetzt ...«

»Moment. Ich weiß zwar ungefähr, was das ist, aber können Sie das erklären?«, warf die Rechtsanwältin ein.

»Gerne. Eine Backdoor ist sozusagen eine Hintertür, mit der man ins System rein kann. Sie ermöglicht denjenigen, die sie eingebaut haben, auf den Chip zuzugreifen und die Zugriffssicherung zu umgehen.«

»Wow! Danke«, sagte die Anwältin.

»Im Fall unserer Chips im eDreamer bedeutet das, dass es möglich ist, aus der Ferne den Tempomat ein- und auszuschalten und natürlich damit die Geschwindigkeit zu kontrollieren. Wir mussten leider auch feststellen, dass die Airbags über den Chip gesteuert werden können. Die Angreifer können somit auch verhindern, dass die Airbags ausgelöst werden. Das ist beim Unfall in Oberösterreich der Fall gewesen.«

»Wie wissen diejenigen, wo sich ein Auto gerade befindet oder ob es überhaupt gefahren wird?«

»Das geschieht über das GPS-System. Dieses kann über die Hintertür ebenfalls ausgelesen werden. Die Angreifer wissen daher ganz genau, wo sich ein Fahrzeug befindet, wenn sie es fremdsteuern.«

»Lassen Sie mich das mal zusammenfassen und für Laien übersetzen: Jemand steuert unsere eDreamer aus der Ferne und verursacht diese Unfälle absichtlich, um uns zu erpressen?«, sagte die Produktmanagerin erstaunt.

»Ja, das ist die Kurzfassung.«

Das ganze Team blickte nun zum CEO, doch Bernd Schweiger schwieg. Der vorher noch so ruhige, besonnene Leiter von Electromotion wusste nicht, was er sagen sollte. Dann holte er tief Luft und ordnete an: »Veranlassen Sie sofort eine Rückholaktion der eDreamer – weltweit!«

Danach war das Meeting beendet und es fanden weitere, bilaterale Gespräche statt. Dabei ging es natürlich auch um eines: Wer hat Schuld an diesem Desaster? Wie aus dem Bericht des Security-Leiters deutlich hervorging, hätte ein Zertifizierungsprozess und ein Sicherheitscheck der Chips die Hintertür rechtzeitig erkannt. Die Chips stammten aus einer brandneuen Fabrik, die gerade erst vor wenigen Monaten aus dem Boden gestampft worden war.

Doch der Einkäufer rechtfertigte sein Tun unter anderem darin, dass ihm das Unternehmen erklärt hatte, wer in der Branche noch aller die Chips von ihnen erworben hatte. Mit dieser Methode war unter Zeitdruck eine vertrauensbildende Maßnahme gesetzt worden, die fatal war.

» **W**ie geht es dir«, fragte Fröhlichs Frau, als sie ihren Mann im Krankenhaus besuchte. Er trug einen Verband um den Kopf und hatte Schrammen auf den Lippen. Seine Rippen waren ebenfalls in Verbände eingewickelt. Es war der Tag nach seinem Unfall und er war bereits gründlich durchgecheckt worden.

»Nicht so schlecht, Liebes. Nur eine Gehirnerschütterung und eine Rippenprellung. Ich werde wieder ganz gesund!« Markus Fröhlich war glimpflich davongekommen.

»Was ist denn eigentlich passiert?«

»Wenn ich das wüsste! Das Auto hat plötzlich beschleunigt, obwohl ich den Tempomat auf 120 eingestellt hatte. Plötzlich hat es von selbst Gas gegeben und ist dem Vordermann draufgeknallt.«

»Aber das gibt's doch gar nicht!«

»Es war aber genau so, Liebes.«

. . .

Als Fröhlichs Frau nach ihrem Besuch das Krankenzimmer verließ, traf sie vor der Tür auf eine Journalistin, die sie aufhielt und fragte: »Liegt hier der Mann, der im eDreamer einen Unfall hatte?«

»Ja genau – woher wissen Sie ...?«

»Aus dem Unfallbericht der Freiwilligen Feuerwehr. Kann ich zu ihm?«

»Was wollen Sie von ihm? Mein Mann muss sich erholen!«

»Hat das Auto selbstständig gehandelt? Also ohne sein Zutun?«

»Wieso wollen Sie das wissen?«

»Weil bereits mehrere solche Unfälle mit eDreamern bekannt geworden sind und es wäre der erste Unfall in Österreich. Haben Sie bisher nichts davon gehört? Es gab sogar schon Tote! Ihr Mann hatte wirklich Glück!«

»Nein, davon weiß ich nichts«, antwortete die erstaunte und leicht schockierte Ehefrau und fügte hinzu: »Ja, mein Mann hat mir gerade gesagt, dass das Fahrzeug selbstständig beschleunigt hat und er deshalb auf das Vorderauto geprallt ist. Dabei war der Tempomat eingeschaltet.«

»Danke, damit haben Sie mir schon weitergeholfen.«

Die Journalistin drückte Fröhlichs Ehefrau rasch ihre Karte in die Hand, rief etwas wie »Wenn sich Ihr Mann mit mir unterhalten will, soll er sich melden«, und dann drehte sie sich um. Sie stürmte aus dem Krankenhaus, noch bevor Frau Fröhlich ihr weitere Fragen stellen konnte. Diese holte noch vor Ort ihr Mobiltelefon aus der Tasche und suchte nach »Electromotion eDreamer und Unfälle«.

Was sie im Netz zu lesen bekam, schockierte sie. Offenbar war ihr Mann bei weitem nicht der Erste, dem das passiert war. In Belgien, Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien,

Australien und den USA war es bereits zu ähnlichen Ereignissen gekommen. Sie ging noch einmal ins Krankenzimmer und zeigte ihm die Berichte.

»Da, sieh mal! Es gibt schon erste Klagen gegen Electromotion. Wir suchen uns am besten gleich einen Anwalt. Wenn es wirklich wahr ist, dass die Firma fast für deinen Tod verantwortlich ist, dann musst du sie verklagen!«

Markus Fröhlich las am Krankenbett ein paar der Berichte durch und schüttelte den Kopf.

»Das ist schwer fahrlässig. Der Konzern hätte bei einer solchen Häufung von Fällen längst reagieren müssen. Ich weiß, wovon ich rede!«

Fröhlichs Start-up stellte selbst Produkte her, die strengen Kriterien unterlagen. Er hatte einen aufwendigen Prozess durchmachen müssen, um sein Produkt auf den Markt bringen zu dürfen. Jede einzelne Komponente, die sie extern zugekauft hatten, musste genauestens geprüft werden. Er hatte außerdem auf eine Zertifizierung seiner Lieferanten bestanden.

»Da war so eine Journalistin vor deiner Tür, hier ist ihre Visitenkarte. Kann sein, dass die eine Story über deinen Unfall bringen. Ich habe ihr das mit dem Tempomat erzählt.«

»Oh!«

»Tut mir leid.«

In der Sekunde poppte bereits bei den »ÖÖ News« ein erster Bericht online auf: »Erster mysteriöser Electromotion-Unfall in Österreich: Fahrzeug beschleunigte, obwohl Tempomat aktiviert war. Insasse schwer verletzt im Krankenhaus«, lautete die Schlagzeile.

»Eva, ich bin jetzt müde. Muss mich noch ein wenig ausruhen.

Aber wir werden Electromotion natürlich klagen, gar keine Frage.«

»Ja, Schatz. Ruh dich aus! Entschuldige, ich hoffe, dass du jetzt nicht noch mehr Journalisten-Besuch kriegst.«

»Ich werde mich dann bei der Journalistin melden, aber die schnelle Geschichte hat sie ja offenbar schon ...«

»Erhol dich!« sagte sie und küsste ihren Mann zum Abschied auf den Stirnverband.

Zwei Wochen später.

Electromotion-CEO Bernd Schweiger ging in letzter Zeit nicht gern ins Büro. Alles drehte sich um die Unfälle des eDreamer. Presseanfragen, Rechtsanwaltsbriefe mit Klagsdrohungen, Unfallberichte der Analysten, weitere Erpresserbriefe – alles landete auf seinem Schreibtisch. Und *er* war derjenige, der Entscheidungen treffen musste. Entscheidungen, bei denen er nur verlieren konnte. Obwohl er für den eDreamer eine Rückholaktion gestartet hatte, war es noch zu weiteren zwei Unfällen gekommen, dieses Mal leider wieder einer mit Todesfolge und ein ganz besonders tragischer Fall, der medial groß ausgeschlachtet wurde. Ein dreifacher Familienvater, unterwegs mit seinen Kindern und seiner Ehefrau, war ums Leben gekommen. Sein Telefon hatte Sturm geklingelt, doch Schweiger beantwortete keine dieser Fragen persönlich. Stattdessen ließ er immer wieder das gleiche Statement der Presseabteilung verschicken, das in etwa so lautete:

Electromotion bedauere den Unfall, der sorgfältig untersucht werde. Für alle eDreamer laufe zudem eine Rückholaktion, Käufer würden wählen können, ob sie ihr Geld zurückerstattet bekommen, oder ob sie auf einen neuen, verbesserten Wagen warten wollen.

Bisher war noch nicht nach außen gedrungen, dass Electromotion erpresst wurde. Auch dass das alles an einer Hintertür in den Chips lag, wusste niemand außer den Eingeweihten, die bei den diversen Krisenmeetings dabei gewesen waren. Schweiger hatte allen striktes Redeverbot erteilt und jeden einzelnen unterschreiben lassen, dass sie, wenn davon etwas nach außen dringen würde, Geldstrafen zu zahlen hätten. Schweiger ärgerte sich außerdem über den eigenen Fast Lane-Prozess, der daran schuld war, dass die Chips infiltriert werden konnten. Er war es persönlich gewesen, der damals entschieden hatte, nicht noch vier Wochen auf die Security-Freigabe zu warten, weil ihm das nicht mehr einen so großen Vorteil gegenüber der Konkurrenz beschert hätte. Es hatte zahlreiche Kunden gegeben, die gerade deshalb bei ihnen bestellt hatten, weil sie als Erster liefern konnten. Er hatte, wie es seine Position an der Spitze eines Wirtschaftsunternehmens verlangte, an die Gewinne gedacht, die Electromotion damit machen würde.

Er selbst machte daher jetzt offiziell die Produktmanagerin des eDreamers für den Fehler verantwortlich. Sie hatte er bereits gekündigt, denn sie war es, die den Chiphersteller am Ende ausgewählt hatte. Und die ganze Misere brauchte nach außen hin jemanden, der dafür verantwortlich war ... Doch auch sein Posten wackelte, wenn er das Problem mit den Unfällen nicht bald in den Griff kriegen würde. Was Schweiger außerdem beschäftigte, war

die Tatsache, dass die zehn Millionen bestellten Chips auch in andere Electromotion-Fahrzeuge verbaut wurden. Auch diese konnten sie jetzt nicht ausliefern, weil die Sicherheitsabteilung natürlich auch hier die Hintertür entdeckt hatte. Mit den Erpressern verhandeln und darauf hoffen, dass sie diese nicht ausnutzen würden, war keine Option. An die Erpresser sollte ganz klar kein Geld fließen, das hatte die Firmenleitung gemeinsam beschlossen. Was das Electromotion an Verlust bescheren würde, – ganz abgesehen von den zahlreichen Klagen, mit denen sie konfrontiert waren – rechnete das Finanzteam gerade aus. Sie hatten ihm bisher noch keine konkrete Summe genannt, aber Schweiger rechnete mit Milliardenverlusten.

Der Electromotion-Chef wusste, dass noch weitere Köpfe rollen würden. Auch den Security Chef müsste er eigentlich feuern, doch das war jetzt gerade keine gute Option. Gute Security-Leute waren schwer zu kriegen. Milo Jukovic hatte ihn außerdem immer wieder eindringlich vor dem »Fast Lane«-Prozess gewarnt. Das wusste er. Aber *er* würde freiwillig nicht das Feld räumen, nur weil er einmal einen Fehler bei einer Entscheidung gemacht hatte. Dazu liebte er seinen Job zu sehr. Er musste bis zum bitteren Ende bleiben, koste es, was es wolle.

Markus Fröhlich wurde aus dem Krankenhaus entlassen. Außer einer Narbe auf der Stirn war äußerlich nichts mehr von seinen Verletzungen zu sehen, die Rippen taten aber nach wie vor weh. Vor dem Krankenhaus wartete eine Schar von Journalisten auf ihn, denn Fröhlich hatte sie alle darauf vertröstet, dass er erst beim Verlassen des Krankenhauses ein Statement abgeben würde. Die Medienmenschen hatten nach dem Bericht von »Ö News« sein Krankenzimmer regelrecht gestürmt. Fröhlich wollte sich jedoch zuerst klar werden, was er von Electromotion wollte, und jetzt wusste er es: Er wollte den Konzern zerstören. Er hatte sich so auf den eDreamer gefreut. Es war sein absolutes Trauma gewesen. Er hatte sein Vertrauen in diese so innovative Firma gelegt. Er war so sicher gewesen, dass sie ihm auch tatsächlich die Qualität liefern würde, für die er bezahlt hatte. Doch stattdessen hatten sie ihn fast umgebracht, offenbar wissentlich – denn dass es einen Fehler gab, der zu vermehrten Unfällen führte, war anscheinend bereits wochenlang bekannt gewesen. Fröhlich prangerte den Autokonzern vor all den Journalisten öffentlich an, dafür verantwortlich zu sein, dass Menschen

gestorben waren. Anstatt weitere Fahrzeuge auszuliefern, hätte Electromotion die Auslieferung bereits nach dem ersten ungeklärten Unfall stoppen müssen. Er wisse nicht, was die Unfälle ausgelöst habe, aber die Firma habe unmoralisch gehandelt, denn die habe es vorgezogen, weiterhin auszuliefern und die Öffentlichkeit nicht zu informieren, sagte Fröhlich und die Journalisten schrieben eifrig mit. Zahlreiche Bilder wurden gemacht, es war auch ein Fernsehteam von der größten Nachrichtensendung des Landes vor Ort, und das Interview machte somit auch national die Runde.

»Ich werde mich mit den anderen Unfallopfern und den Familien der Toten vernetzen«, sagte Fröhlich entschieden. »Electromotion kann sich auf was gefasst machen!«

Fröhlichs Worte waren stark, so stark, dass sie sich blitzschnell in Frankreich, Deutschland, Spanien und den USA – überall dort, wo es ebenfalls bereits Unfälle gegeben hatte – verbreiteten.

Fünf Monate später

Electromotion stand massiv unter Druck. In den USA hatten sich Opfer zu Sammelklagen zusammengeschlossen, in Europa ermittelten mehrere Gerichte gegen den Autokonzern. Es wunderte Bernd Schweiger daher nicht, dass ihm der Aufsichtsrat bei seiner heutigen Zusammenkunft das Vertrauen entzogen hatte. Er sei untragbar für das Unternehmen geworden, das es mit Milliardenverlusten zu tun hatte und dessen Verkauf an einen Mitbewerber bereits besiegelt war. Dieser würde Electromotion umbenennen und die an und für sich gute Technologie des Autobahn-Assistenten, die abseits des Chip-Debakels wirklich ausgereift war, eins zu eins übernehmen und in seine eigenen Produkte einbauen. 40 Prozent der Belegschaft waren bereits gekündigt worden. Wie viele am Ende bleiben würden, war nicht abzusehen. Die Verhandlungen liefen gerade, und wie in Österreich üblich, auch sehr öffentlich. Wie viele Entschädigungszahlungen an die Opfer

zu zahlen waren, war nach wie vor Gegenstand von zahlreichen Verfahren, mit denen Electromotion zu kämpfen hatte.

Auch Milo Jukovic war längst gegangen worden. Die Erpresser, die sich über die Chips in das Netzwerk von deren Hersteller reingehackt hatten, hatte man nicht ausfindig machen können. Die Firma, die die Chips geliefert hatte, hatte sich vorab durch wasserdichte Verträge so abgesichert, dass sie sich als Opfer hinstellen konnte.

Schweiger packte seine Sachen. Er war zuletzt nur noch selten im Büro gewesen. Er sah sich ein letztes Mal im einstigen Prestige-Gebäude von Electromotion um. Kein Mitarbeiter war gekommen, um sich von ihm persönlich zu verabschieden. Als der ehemalige Electromotion-CEO in ein Electromotion-Fahrzeug stieg, um das Firmengelände zu verlassen, trauerte ihm keine Seele nach.

Zwei Jahre später

Markus Fröhlich fuhr mit dem Rad in die Firma. Der Weg von zu Hause in sein Büro im 15. Stock eines brandneuen Towers betrug nur 20 Radminuten. Den grandiosen Blick über die oberösterreichische Hauptstadt genoss er genauso wie diese täglichen zweimal 20 Minuten. Ihm gefiel sein aktuelles Image als Radfahrer mit Hightech Start-up, das machte ihn sympathisch.

An den Unfall dachte er nicht gerne zurück. Der ganze Presserummel war nicht so seins. Aber, dass er Electromotion verklagt hatte, war die richtige Entscheidung gewesen. Er bekam 250.000 Euro Schmerzensgeld zugesprochen und die Kosten seines eDreamers wurden ihm auch ersetzt.

. . .

Es wurden noch viele Details bekannt bei den Anhörungen vor Gericht und während den Verhandlungen selbst. So war ihm nicht bewusst gewesen, dass die Unfälle absichtlich herbeigeführt wurden, um Electromotion zu erpressen. Durch einen Mangel bei der Überprüfung einer Komponente in der Lieferkette war der Konzern angreifbar geworden.

Dieser Umstand ließ Fröhlich die Vorsorgemaßnahmen bei seinen eigenen Produkten erhöhen. Er ordnete an, dass keines davon mit Komponenten von Lieferanten versehen wurde, die zuvor nicht ausführlich überprüft und mehrfach getestet worden waren. Auch, wenn das den Prozess bis zum Marktstart um mehrere Wochen verzögerte, legte er nach diesem Vorfall, der ihn fast das Leben gekostet hatte, großen Wert darauf und er wusste, dass er darauf nie verzichten würde.

Eines hatte er durch seinen Unfall mit dem eDreamer außerdem gelernt: Die Arbeit alleine machte das Leben nicht lebenswert. Jeder einzelne Tag war wichtig. Und zur Lebensqualität gehört doch irgendwie auch ein Auto.

Da sich Markus Fröhlich nach seinem Unfall nicht mehr dazu entschließen konnte, sich ein eigenes Auto zuzulegen, schenkte er kurzerhand seiner Frau zum zweiten Hochzeitstag einen nagelneuen Dopal X1 Hybrid – natürlich nicht ganz uneigennützig, denn er wickelte den Kauf über sein Start-up ab, um dabei Steuern zu sparen.

Der Herstellerkonzern des neuen Wagens hatte den Electromotion Konzern aufgekauft und somit Teile von deren Technologie übernommen. Aber das war für Fröhlich okay. Sein Vertrauen in moderne, sichere Technik war nach wie vor ungebrochen.

. . .

Der Unfall hatte Fröhlich verändert, wie er glaubte, positiv verändert. Was für Electromotion zur Vollkatastrophe geworden war, hatte bei ihm zur Optimierung seines Lebensstils beigetragen.

Aber so wie überall im Leben gibt es Gewinner und Verlierer.

ÜBER DIE AUTORIN

Barbara Wimmer ist preisgekrönte Journalistin, Autorin und Speakerin. Sie schreibt und spricht über Netzpolitik, Datenschutz, Algorithmen, Künstliche Intelligenz, Social Media, Digitales und alles, was (vermeintlich) smart ist.

<https://barbara-wimmer.net>

