

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Renate Künast, Stephan Kühn (Dresden),  
Dr. Konstantin von Notz, Nicole Maisch, Tabea Rößner, Volker Beck (Köln),  
Britta Haßelmann und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Datenschutz im Auto**

„Das Auto darf nicht zur Datenkrake werden“, so Martin Winterkorn, der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG bei der Eröffnung der Computermesse CeBIT am 9. März 2014 in Hannover. Gleichzeitig zeichnet sich in der Automobilindustrie ein starker Trend zum vernetzten Fahren ab, der zu neuen Datenschutzfragen führt.

Mittels neuer Technik können Daten von Autos übertragen werden, wodurch das Fahren sicherer werden soll. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit soll zum Beispiel durch die EU-Gesetzesinitiative zum eCall-System erreicht werden, das bei einem schweren Unfall automatisch ein eCall-Notruf über die Notrufnummer 112 auslöst.

Die Debatte um die Einführung des eCall-Systems, also der ab dem Jahr 2015 geltenden Pflicht zum Einbau einer Datenerfassungs- und Datenübermittlungseinheit in Neufahrzeuge zur Rettungsunterstützung bei Unfällen, deutet auf die schnell voranschreitende Vernetzung im Privat-Kfz-Bereich. Sie hat die Öffentlichkeit dafür sensibilisiert, in welchem Umfang bereits die Digitalisierung von Neufahrzeugen fortgeschritten ist: zahlreiche Fahrzeugdaten werden von den Herstellern zu Qualitätssicherungszwecken erfasst und gespeichert. Navigations- oder Notfallsysteme speichern und werten Fahrverhalten aus, Fahrzeugdaten werden von Vertragswerkstätten ausgelesen und gespeichert, Premiumkunden schließen gesonderte Datenverträge ab, die weitergehende und vernetzte Datenverarbeitungen ermöglichen. Schließlich soll durch die Anbindung von Fahrzeugen an das Internet das volle Unterhaltungsprogramm auch für die Automobilwelt erschlossen werden, um damit zusätzliche Kaufanreize zu schaffen. Und erste Kfz-Versicherungen werben mit fahrverhaltensabhängigen Tarifen. Diese Geschäftsmodelle setzen die vollständige Erfassung und Übermittlung der Daten an die das Fahrverhalten auswertenden dritten Stellen voraus.

Doch eCall oder auch die Car-to-Car-Kommunikation liefert daneben auch Daten über die jeweiligen Autofahrer. Ebenso werden beim Carsharing häufig nicht nur die zur Anmietung notwendigen Daten im Auto gespeichert, sondern auch Informationen über die zurückgelegte Strecke. Zwar regelt beispielsweise § 3 Satz 2 des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (Intelligente Verkehrssysteme Gesetz – IVSG): „Personenbezogene Daten dürfen nur erhoben, verarbeitet oder genutzt werden, soweit dies durch eine bundesgesetzliche Regelung ausdrücklich zugelassen oder angeordnet wird.“

Was mit den zahlreichen Daten und Informationen konkret geschieht oder auch nur machbar erscheint, wer sie auslesen darf und zu welchen Zwecken sie erhoben und gespeichert werden dürfen, bleibt für Verbraucherinnen und Verbraucher derzeit häufig unklar. Deren Gefahr, in ihrem Recht auf informationelle Selbstbestimmung verletzt zu werden, liegt auf der Hand, weil und soweit der Gebrauch des Fahrzeuges heute aufs Engste mit der Verwirklichung eines eigenbestimmten Alltages verbunden scheint. Die vollständige Erfassung der Mobilität von Personen liefert zugleich Teilbilder der Persönlichkeit, zentraler persönlicher Präferenzen und Interessen, welche die Verbraucherinnen und Verbraucher womöglich lieber für sich behalten wollen. Deswegen hat der 52. Deutsche Verkehrsgerichtstag zu diesem Thema Empfehlungen erarbeitet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche gegenwärtigen Formen datenschutzsensibler Datenerhebungen, Datenverarbeitungen und -nutzungen in Privat-Kfz sowie im Bereich der Infrastruktur des Kfz-Individualverkehrs sind der Bundesregierung bekannt?
2. Welche besonders datenschutzrelevanten Formen der Datenerhebung, Datenverarbeitung und -nutzung in dem und um das Privat-Kfz sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den kommenden Jahren entwickelt und technisch umgesetzt werden?
3. Wo werden nach Erkenntnissen der Bundesregierung diese Daten gespeichert, und welche Personen bzw. Organisationen können darauf zugreifen?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass im Bereich der Privat-Kfz-Nutzung durch die aktuelle technische Entwicklung die Risiken für die personenbeziehbaren Daten der Verbraucherinnen und Verbraucher erheblich gestiegen sind?
5. Wer hat nach Auffassung der Bundesregierung die Rechte an diesen Daten (vgl. die Fragen 1 und 2; bitte jeweils aufschlüsseln und die Rechtsgrundlage nennen)?
6. Wie und durch welche aktuellen rechtlichen Regelungen werden gegenwärtige Formen der Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung in Kfz (vgl. Frage 1) geregelt bzw. können künftige Formen der Datenerhebung, -verarbeitung und -nutzung im Kfz (vgl. Frage 2) geregelt werden?
7. Sind nach Auffassung der Bundesregierung insbesondere das Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) und das Telemediengesetz (TMG) auf im Kfz erhobene und vernetzt verarbeitete Daten anwendbar und hinreichend voneinander abgrenzbar?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, wer sind die Verpflichteten, und welche Rechte können sich für Eigentümer und Nutzer des Kfz ergeben?
8. Bedarf es nach Auffassung der Bundesregierung im Hinblick auf Unklarheiten bei der Eröffnung des Anwendungsbereiches der Datenschutzgesetze für Fahrzeugdaten gesetzlicher Klarstellungen?
9. Bedarf es nach Auffassung der Bundesregierung bereichsspezifischer gesetzliche Maßnahmen des Verbraucherdatenschutzes rund um das Privat-Kfz, um den erheblichen Veränderungen des Realbereiches Rechnung zu tragen, und wenn nein, warum nicht?

10. Sind die bestehenden gesetzlichen Vorgaben im Zusammenspiel mit dem bestehenden Aufsichtssystem der Datenschutzbehörden hinreichend geeignet, um insbesondere die erforderliche Transparenz für Verbraucherinnen und Verbraucher zu erreichen, welche Informationen in dem und um das Auto über sie verarbeitet werden?
11. Wie können nach Ansicht der Bundesregierung personenbezogene Daten von fahrzeugbezogenen Daten unterschieden werden?
12. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung verhindert werden, dass fahrzeugbezogene erhobene Daten entkontextualisiert und zu personenbezogenen Daten gemacht werden?
13. Kann nach Ansicht der Bundesregierung beim eCall oder bei der Car-to-Car-Kommunikation auf die vorhandene rechtliche Infrastruktur des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG) zurückgegriffen werden?
14. Wie ist die Haltung der Bundesregierung zu den Empfehlungen des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstages zu Fahrzeugdaten, insbesondere zu der Empfehlung, dass bei der freiwilligen oder vertraglich vereinbarten Datenübermittlung an Dritte Fahrzeughalter und Fahrer technisch und rechtlich in die Lage zu versetzen sind, diese zu kontrollieren und ggf. zu unterbinden?
15. In welchem Umfang kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung zu Regelanfragen von Strafverfolgungsbehörden an Carsharingunternehmen?

Berlin, den 14. April 2014

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

