

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Dr. Petra Sitte, Kersten Steinke, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen und sich daraus ergebende Konsequenzen für Datenschutz und Datensicherheit

Aus zwei Richtungen wird seit einigen Jahren die Entwicklung selbstfahrender Autos oder smart cars auch publizistisch vorangetrieben. Das sind die Automobilindustrie zum einen und die großen IT- und Kommunikationsunternehmen wie Google oder Nokia.

Zum Stand der Entwicklung wird gemeldet, dass Google bereits Fahrzeuge auf der Straße testet und bis zum Jahr 2020 in die Massenproduktion einsteigen will (SPON 26. Januar 2015), dass in Nordrhein-Westfalen und Bayern auf Autobahnen Teststrecken „demnächst“ eingerichtet werden sollen und der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, für September 2015 Eckpunkte für den Einsatz solcher Fahrzeuge im Straßenverkehr vorlegen will. An der Universität Ulm wird schon seit 15 Jahren an den Problemen des autonomen Fahrens gearbeitet und auch hier ist ein Testfahrzeug seit einiger Zeit unterwegs.

Hinter den Kulissen ist offensichtlich schon längst ein harter Konkurrenzkampf der Automobil- und Internetgiganten um die Zukunft des Auto- und Datenmarktes entbrannt. So lässt sich der Bundesverkehrsminister in demselben Artikel, in dem er Teststrecken ankündigt, auf denen Fahrzeuge mit Assistenzsystemen und später auch vollautomatisierte Fahrzeuge fahren können (SPON 26. Januar 2015) auch mit den gegen Google gerichteten Worten zitieren. Die deutsche Autoindustrie wird „auch beim digitalen Auto Weltspitze sein können“ und „wir müssen uns gegen eine Monopolisierung der Daten wappnen. Wir müssen uns eine digitale Souveränität schaffen, unabhängig von Amerika und Asien.“ (ebda.) Diesem Ziel dient der angekündigte Zusammenschluss von Daimler, BMW und Audi zu einer Plattform mit dem Kartendienst von Nokia („Nokia Here“) wohl eher als dem behaupteten Ziel der Datensicherheit (Reuters 23. Juli 2015).

Diesen Erfolgsmeldungen stehen genauso lange Berichte gegenüber, die die Gefahr gehackter Autos bzw. deren Elektronik und jüngst die komplette Übernahme der Steuerung digitalisierter Autos durch Hacker in diversen Experimenten thematisieren (u. a. „Die Angst vor dem Autohack kommt Jahre zu spät“, sueddeutsche.de, 22. Juli 2015). Datenschützer haben längst die Gefahren erkannt, die in den unvorstellbar großen Datenmengen lauern, die notwendig sind, um einen vernetzten, autonom gesteuerten Autoverkehr alltagstauglich werden zu lassen (Entschließung der 88. Konferenz der Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder am 8. und 9. Oktober 2014). Sie versuchen mit ihrem Beschluss der Tatsache gerecht zu werden, dass der „Beifang“ an Daten für die Unternehmen eine erheblich größere Bedeutung haben wird als die unmittelbar für den Verkehrsfluss anfallenden, scheinbar rein technischen Daten. Dabei handelt es sich um

Kommunikationsdaten aller Art, Geodaten, Gesundheitsdaten, Daten über alltägliche Prozesse, Handlungen und Verhalten, um Daten des sozialen und rechtlichen Status jeder Nutzerin und jedes Nutzers. Auch der Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz, Heiko Maas, wendet sich gegen den unkontrollierten Ausbau des Konzepts „smart car“, wenn er im Zusammenhang mit der Einführung von sog. Telematik-Tarifen der Versicherungen vor einer drohenden Totalüberwachung der Autofahrerinnen und Autofahrer warnt („Maas warnt vor Daten-Sammelwut bei intelligenten Auto“, DIE WELT, 13. Juli 2015).

Mit den praktischen Tests selbstfahrender Autos von BMW über Audi und Daimler, Google und anderen findet eine Entwicklung ihren vorläufigen Höhepunkt, die die Autos mit immer mehr digitalen Elementen vollstopft und das Fahren zur Nebensache zu machen droht.

Dramatisch vernachlässigt wurden dabei Fragen der (Daten-)Sicherheit, denn bei den sog. Autohacks handelt es sich nicht mehr nur darum, Daten abzugreifen und zweckentfremdet weiter zu verwenden oder zu kommerzialisieren oder um die Übernahme der Steuerung einzelner Funktionen, sondern eben des kompletten Fahrzeugs und seiner Wege. Das Auto wird zur Waffe gegen Einzelne und den Gesamtverkehr gemacht.

Skepsis und Zweifel sind also angebracht, wenn mit der Behauptung, mehr Verkehrssicherheit und umweltfreundlicheren Autoverkehr erreichen zu können, die Entwicklung der smart cars auch durch staatliche Förderung auf deutscher und europäischer Ebene vorangetrieben wird, wie es exemplarisch im ersten Bericht über die Initiative der Europäischen Kommission „Intelligentes Fahrzeug“ (KOM(2006) 59 endg.) gemacht wird, ohne die umfassenden Sicherheitsprobleme zuvor und systematisch erkannt und soweit möglich ausgeschlossen zu haben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche nationalen und europäischen Entwicklungs-, Forschungs- und Förderprogramme existierten und existieren seit dem Jahre 2000 in thematischen Zusammenhang mit „smart car“, und in welcher Gesamthöhe, welchen Laufzeiten, und in welchem Umfang ist die Bundesrepublik Deutschland jeweils beteiligt?
2. Welche dieser Programme sind als public-private-partnership oder anderweitiges privat-öffentliches Projekt konzipiert, und welche deutschen und europäischen Unternehmen sind daran jeweils mit welchen Aufgaben und Beiträgen beteiligt?
3. Welche dieser Programme sind reine staatliche Förderung für privat-unternehmerische Aktivitäten im Bereich und Umfeld „smart car“, und welche Unternehmen kommen jeweils in welcher Höhe in den Genuss dieser Förderung?
4. Worin besteht das Projekt „Digitales Testfeld Autobahn“ (SPON 26. Januar 2015) genau, welche Mittel wurden aus welchem Etat dafür eingestellt, wer leitet das Projekt, und welche Fragen und Probleme sollen durch das Projekt beantwortet, erkannt und gelöst werden?
5. Welche Unternehmen sind mit welchen Aufgaben und Beiträgen in welchem personellen und finanziellen Umfang auf welcher vertraglichen Grundlage in die angekündigten Teststrecken involviert (bitte nach Teststrecke, Unternehmen, Aufgaben und Beiträge, personellen und finanziellen Umfang sowie vertragliche Grundlage aufschlüsseln)?

6. Aufgrund welcher Berichte von wem und mit welchen Ergebnissen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Einrichtung der Teststrecken beschlossen, und in welcher Form waren welche parlamentarischen Instanzen einbezogen?
7. In welcher Form und mit welchen Aufgaben ist das Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (BMJV) an Konzeption, Aufbau und Praxis sowie Auswertung der Teststrecken beteiligt, und wo besteht ein Dissens bzw. ein Konsens in der Ressortabstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz?
8. In welcher Form und mit welchen Aufgaben sind welche Instanzen des Datenschutzes an Konzeption, Aufbau und Praxis sowie Auswertung der Teststrecken beteiligt, und wo besteht ein Dissens bzw. Konsens in der Ressortabstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Instanzen des Datenschutzes?
9. Inwieweit waren das BMJV und die Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI) an der Erarbeitung des Eckpunkte-Papiers des BMVI zum Einsatz von smart cars im Straßenverkehr, welches bis September 2015 vorgelegt werden soll, beteiligt, und wo gab es in der Ressortabstimmung zwischen wem zu welcher Thematik Widersprüche?
10. In welcher Höhe wurden Haushaltsmittel des Bundes in welchen Haushaltstiteln seit dem Jahr 2000 zur Entwicklung des Konzepts „smart car“ mit welchen Ergebnissen eingestellt?
11. Welche rechtlichen Fragen sieht die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Entwicklung von smart cars, und in welcher Form arbeitet sie seit wann an deren Lösung?
12. Welche deutschen Autohersteller und welche anderen deutschen Unternehmen sind an der Entwicklung einer eigenen Plattform zur Vernetzung und Kommunikation von Daten im Zusammenhang mit smart car beteiligt, welche Wissenschaftler arbeiteten daran mit, und in welcher Form ist die Bundesregierung an diesen Arbeiten beteiligt, bzw. in welcher Form wird sie über den Fortgang der Arbeit informiert (vgl. SPON 26. Januar 2015).
13. Welche Daten lassen sich nach Einschätzung der Bundesregierung aus dem Bordcomputer eines Autos gewinnen?
14. Plant die Bundesregierung eine Gesetzgebung, die regelt, welche Daten im Automobil überhaupt erfasst, gespeichert und letztendlich durch den Automobilhersteller bzw. den Kommunikationsdienstleister verarbeitet und weitergereicht werden dürfen bzw. sieht sie diesbezüglich überhaupt Handlungsbedarf?
Wenn ja, wie ist diesbezüglich der Planungsstand, und welche Akteure werden in diesen einbezogen?
Wenn nein, warum nicht?
15. Plant die Bundesregierung den Forderungen der Datenschutzbeauftragten von Bund und Ländern, die aus dem Papier „Datenschutz kompakt“ des BfDI vom 2. Februar 2015 hervorgehen, nachzukommen und einen sich daran orientierenden datenschutzrechtlichen Rahmen im smart car Bereich zu entwickeln?
16. Welche Autohacks sind der Bundesregierung aus den letzten fünf Jahren bekannt, worin sieht sie jeweils die Hauptprobleme, und welche Lösungen sieht sie bzw. auf welche Weise glaubt sie, die Sicherheit für Daten und den Verkehr herstellen zu können?

17. Welche der in den Fragen 1 bis 3 erfragten Programme befassen sich mit der Sicherheit und der Datensicherheit der smart cars in umfassendem Sinne?
18. Auf welche Versicherungen bezog sich der Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz, Heiko Maas, in seinem Gastbeitrag im „Handelsblatt“ vom 13. Juli 2015, als er erörterte, dass immer mehr Kfz-Versicherungen Rabatte anböten, wenn die Versicherten in die digitale Überwachung ihres Fahrverhalten einwilligten, und wie schätzt sie diese Entwicklung vor dem Hintergrund von Freiwilligkeitsaspekten ein?

Berlin, den 2. September 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion