

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Lutze, Ingrid Remmers, Jörg Cezanne, Fabio De Masi, Anke Domscheit-Berg, Klaus Ernst, Brigitte Freihold, Kerstin Kassner, Michael Leutert, Pascal Meiser, Bernd Riexinger, Dr. Petra Sitte, Alexander Ulrich, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Transparenz und Sicherheit bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

Kraftfahrzeuge mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion werfen nicht nur juristische Haftungsfragen auf, sondern stellen auch einen Aspekt in der Verkehrssicherheit dar, wie der Unfall des Uber-Fahrzeuges in Tempe in den USA deutlich machte (www.tagesschau.de/ausland/uber-171.html). Die momentane Gesetzeslage in Deutschland sieht vor, dass die Daten solcher Fahrzeuge an Dritte weitergeleitet werden können, um sie zum Zwecke der Unfallforschung zu nutzen.

Fahrzeughersteller haben ein natürliches Interesse daran, die im Fahrzeug erhobenen Daten primär auswerten zu können. Der vorrangige Zugang zu diesen Daten schützt das Unternehmen vor möglichen Imageverlusten, wenn ein Fahrzeug in einen Unfall gerät. Gleichzeitig ermöglichen es die gespeicherten Daten, die Fahrzeugtechnik und Datenverarbeitung zu verbessern.

Dennoch dürfen die internen Vorgänge einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion nicht intransparent ablaufen. Technische Prüfgesellschaften wie der TÜV Rheinland und die DEKRA fordern daher Einblick in die Fahrzeugtechnik und Datenverarbeitung, um gegebenenfalls Sicherheitsmängel in der Fahrzeugtechnik feststellen zu können. Dazu sind jedoch geeignete Schnittstellen, Daten und Rahmenbedingungen notwendig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen?
2. Welche Daten werden nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Bordcomputer eines Kraftfahrzeuges mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG aufgrund der Herstellersoftware erhoben?

Erfolgt die Speicherung der nach § 63a erhobenen Daten zentral auf einem Server des Fahrzeugherstellers beziehungsweise eines externen Unternehmens, oder ausschließlich dezentral im Fahrzeug?

3. Welche Daten müssen nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Bordcomputer eines Kraftfahrzeuges mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG erhoben werden, um ein Unfallgeschehen aufzuklären?
 - a) Welche Daten müssen insbesondere erhoben werden, um im Falle eines Unfalls zu klären, ob ein Fahrfehler des Fahrzeugführers oder ein technischer Fehler der automatisierten Fahrfunktion vorliegt?
 - b) Genügen die aufgrund der Regelungen in § 63a StVG gespeicherten Daten, um im Falle eines Unfalls zu klären, ob ein Fahrfehler des Fahrzeugführers oder ein technischer Fehler der automatisierten Fahrfunktion vorliegt?
4. Welche Daten müssen nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Bordcomputer eines Kraftfahrzeuges mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG erhoben werden, um technische Störungen im Sinne des § 63a Absatz 1 StVG korrekt aufzuzeichnen, zu speichern und zu identifizieren?
 - a) Welche Daten müssen insbesondere erhoben werden, um nicht erwartbare oder untypische technische Störungen im Sinne des § 63a Absatz 1 StVG korrekt aufzuzeichnen, zu speichern und zu identifizieren?
 - b) Wie definiert die Bundesregierung „technische Störungen“ im Sinne des § 63a Absatz 1 StVG?
5. Welche Rechtsverordnungen bezüglich der technischen Ausgestaltung des Speichermediums von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß § 63b Satz 1 StVG bereits erlassen, und welche plant es zu erlassen?
 - a) Welche anderen Rechtsverordnungen im Sinne des § 63b Satz 1 Ziffern 2 bis 3 sind geplant?
 - b) Bis wann sollen diese Rechtsverordnungen in Kraft treten?
6. Welche Unternehmen, Institutionen oder Personen haben in welchem Umfang Zugriff auf die Daten im Sinne des § 63a Absatz 1?

Auf welchen Wegen geschieht die Übermittlung der gemäß § 63a Absatz 1 StVG gespeicherten Daten an sogenannte Dritte im Sinne des § 63a Absatz 5?
7. Welche gesetzlichen Vorgaben liegen vor, um die Datenintegrität der gespeicherten Daten sowohl im Fahrzeug, beim Hersteller oder bei Dritten zu gewährleisten?
 - a) Werden diese Vorgaben nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit eingehalten?
 - b) Wie, und vom wem wird die Einhaltung dieser Vorgaben geprüft?
 - c) Welche gesetzlichen Vorgaben müssten nach Auffassung der Bundesregierung noch geschaffen werden, um die Datenintegrität der gespeicherten Daten sowohl im Fahrzeug, beim Hersteller oder bei Dritten zu gewährleisten?
8. An welche Dritte können die gemäß § 63a Absatz 1 StVG gespeicherten Daten zu Zwecken der Unfallforschung übermittelt werden, und an welche werden sie bereits übermittelt?

Was genau ist unter „Unfallforschung“ im Sinne des § 63a Absatz 5 StVG zu verstehen?

9. Welche Prüfstellen oder Institutionen überprüfen die Datenverarbeitung von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion?
 - a) Wie, und nach welchen Kriterien werden diese Prüfstellen oder Institutionen ausgewählt?
 - b) In welcher Regelmäßigkeit überprüfen diese Prüfstellen oder Institutionen die Datenverarbeitung von zugelassenen Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG?
10. Wie überprüfen diese Prüfstellen oder Institutionen die Datenverarbeitung von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion?
 - a) Überprüfen diese Prüfstellen oder Institutionen die Datenverarbeitung von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG auch dahingehend, ob technische Störungen oder andere nach § 63a Absatz 1 StVG zu erhebende Daten korrekt aufgezeichnet, gespeichert oder identifiziert wurden?
 - b) Überprüfen diese Prüfstellen oder Institutionen die Datenverarbeitung von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG auch dahingehend, ob technische Störungen oder andere nach § 63a Absatz 1 StVG zu erhebende Daten ein Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr darstellen oder dokumentieren?
 - c) Wie wird gewährleistet, dass stets der aktuelle Stand der Forschung im Rahmen der Prüfung und hinsichtlich der angewandten Methoden Berücksichtigung findet?
11. Welche technischen Voraussetzungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung notwendig, damit autorisierte Dritte auf die Datenverarbeitung von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG zugreifen können?
 - a) Sind nach Einschätzung der Bundesregierung für diese Zugriffe insbesondere Schnittstellen zur Datenverarbeitung notwendig, die nicht nur durch den Hersteller benutzt werden können?
 - b) Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bereits zugelassene Kraftfahrzeuge mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG mit solchen Schnittstellen ausgestattet?
12. Werden Unfälle, an denen Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a Absatz 2 StVG beteiligt sind, durch autorisierte Prüfstellen oder Institutionen standardmäßig dahingehend überprüft, ob die hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion Einfluss auf das Unfallgeschehen hatte?
13. Welche Vorkehrungen sind getroffen worden, damit im Sinne des Verbraucherschutzes nicht mehr als die laut § 63a Absatz 1 notwendigen Daten durch die Fahrzeughersteller bzw. durch ein externes Unternehmen erhoben werden können?
14. Auf welche Weise, und zu welchem Zeitpunkt werden Käufer von Kraftfahrzeugen mit teil-, hoch- oder vollautomatisierten Funktionen nach Kenntnis der Bundesregierung über die Erhebung, Verarbeitung und Speicherung ihrer Fahrdaten informiert und um Einwilligung gebeten?
 - a) Auf welche Weise und zu welchem Zeitpunkt geschieht dies nach Kenntnis der Bundesregierung beim privaten Gebrauchtwagenhandel?
 - b) Auf welche Weise und zu welchem Zeitpunkt geschieht dies nach Kenntnis der Bundesregierung beim kommerziellen Carsharing?

15. Auf welche Weise und zu welchem Zeitpunkt haben Käufer von Kraftfahrzeugen mit teil-, hoch- oder vollautomatisierten Funktionen nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit, über die Erhebung, Verarbeitung und Speicherung ihrer Fahrdaten modular zu entscheiden, oder sich grundsätzlich dagegen zu entscheiden?
- a) Auf welche Weise und zu welchem Zeitpunkt geschieht dies nach Kenntnis der Bundesregierung beim privaten Gebrauchtwagenhandel?
 - b) Auf welche Weise und zu welchem Zeitpunkt geschieht dies nach Kenntnis der Bundesregierung beim kommerziellen Carsharing?
16. Sind der Bundesregierung Zwischen- oder Unfälle beim Modellversuch mit autonomen Bussen in Bad Birnbach auf der Linie 7015 bekannt?
- a) Durch welche Prüfstellen oder Institutionen wird dieser Modellversuch überwacht?
 - b) Welche technischen Schnittstellen stehen zur Auslese und Auswertung der Datenverarbeitung zur Verfügung, um den Modellversuch zu begleiten?
 - c) Überwachen diese Prüfstellen oder Institutionen insbesondere die vollautomatisierten beziehungsweise autonomen Fahrfunktionen unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit in regelmäßigen Abständen (bitte die Abstände angeben)?
 - d) Wie wird gewährleistet, dass stets der aktuelle Stand der Forschung im Rahmen der Prüfung, und hinsichtlich der angewandten Methoden Berücksichtigung findet?
 - e) Wurden bei Zwischen- oder Unfällen die Datenverarbeitung und die vollautomatisierten beziehungsweise autonomen Fahrfunktionen auf ihren Einfluss auf das Unfallgeschehen überprüft?

Berlin, den 26. Februar 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion