

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/15801 –**

### **Pläne der Bundesregierung für Fahrzeugdatenspeicher**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Auf UNECE-Ebene werden derzeit Vorschriften für die Typengenehmigung von automatisierten Fahrfunktionen sowie technische Anforderungen an Datenspeichereinrichtungen erarbeitet ([www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/autonomes-fahren-leitfaden-fuer-behoerden/](http://www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/autonomes-fahren-leitfaden-fuer-behoerden/)). Die Umsetzung ist bereits für März 2020 geplant. Dies betrifft sowohl sogenannte Unfalldatenspeicher (Event Data Recorder – EDR), deren primärer Zweck Unfallaufklärung ist, als auch den Fahrmodusspeicher (Data Storage System for Automated Driving – DSSAD).

In Deutschland müssen hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge auf Grundlage von § 63a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) über einen Fahrmodusspeicher (DSSAD) verfügen. Dieser soll erfassen, wann jeweils der Fahrer bzw. das System die Kontrolle über das Fahrzeug haben. Unfalldatenspeicher können ereignisgesteuert Daten aufzeichnen und damit deutlich umfassendere Informationen über Fahrthergänge geben.

1. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu rechtlichen und technischen Problemen im Umgang mit Datenspeichereinrichtungen?

Die kommerziell verfügbaren Produkte zum Auslesen von EDR-Speichern (Event Data Recorder – EDR) sind in ihrer Anwendbarkeit bei verschiedenen Fahrzeugtypen sehr verschieden. Auch die in den EDR-Speichern abgelegten Daten unterscheiden sich von Fahrzeughersteller zu Fahrzeughersteller. Zudem können vorhandene EDR-Systeme bei Unfällen beschädigt werden, was ein Auslesen erschwert. Aus technischer Sicht liegen für den Unfalldatenspeicher, und den Fahrmodusspeicher (Data Storage System for Automated Driving – DSSAD) keine Erkenntnisse über Probleme im Umgang mit Datenspeichereinrichtungen vor. Zurzeit werden in den Arbeitsgruppen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) die technischen Anforderungen für beide Systeme erarbeitet. Diese technischen Anforderungen werden die Basis für das Testen von Datenspeichereinrichtungen bilden.

2. Wie definiert die Bundesregierung die Abgrenzung zwischen dem national geregelten Fahrmodusspeicher gemäß § 63a StVG und dem auf UNECE-Ebene diskutierten Fahrmodusspeicher (DSSAD) konkret?
3. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich eines möglichen Normenkonflikts zwischen dem im nationalen Straßenverkehrsrecht nach § 63a StVG geregelten Datenspeicher und dem Zulassungsrecht für neue Personenfahrzeuge, dass der europäische Normgeber abschließend in der Typgenehmigungsrichtlinie 2007/46/EG und der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 geregelt hat?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In einer Arbeitsgruppe der UNECE zum Fahrmodusspeicher für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge (DSSAD) werden derzeit die technischen Anforderungen erarbeitet; dazu zählen zum Beispiel technische Anforderungen an den Datenzugang und Dateninhalt. Da diese Diskussionen noch nicht abgeschlossen sind, ist eine Abgrenzung zwischen dem national geregelten Fahrmodusspeicher gemäß § 63a StVG und dem auf UNECE Ebene diskutierten Fahrmodusspeicher (DSSAD) nicht möglich.

4. Wie sollen nach Kenntnis der Bundesregierung Ungenauigkeiten in der räumlichen Ortung in Bezug auf für Fahrmodusspeicher gemäß § 63a StVG sowie für DSSAD nötigen satellitenbasierten Positions- und Zeitangaben berücksichtigt werden?

Der Bundesregierung liegen zu dieser Frage keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Wann plant die Bundesregierung, die nach § 63b StVG noch zu erlassenen Rechtsvorschriften zur technischen Konkretisierung des Datenspeichers zu erlassen?
6. An wen soll sich nach Kenntnis der Bundesregierung die gemäß § 63b StVG noch zu erlassende Rechtsvorschrift bezüglich der Adressaten der Speicherpflicht richten, gibt es hierzu bereits konkrete Überlegungen oder Maßnahmen der Bundesregierung?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die noch zu erlassende Rechtsvorschrift befindet sich derzeit in Vorbereitung. Die Überlegungen zum Adressatenkreis sind noch nicht abgeschlossen.

7. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung jeweils über die Vor- und Nachteile von extern oder intern angebrachten Datenspeichereinrichtungen (bitte auflisten)?

Die Überlegungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

8. Plant die Bundesregierung, bei den Speicherfristen für Datenspeichereinrichtungen zwischen einer internen und externen Speicherung zu unterscheiden?

Nein.

9. Plant die Bundesregierung eine Festlegung für Datenspeichereinrichtungen auf fahrzeugexterne oder fahrzeuginterne Anlagen?

In der Arbeitsgruppe der UNECE werden derzeit für den Unfalldatenspeicher (Event Data Recorder – EDR) und den Fahrmodusspeicher (Data Storage System for Automated Driving – DSSAD) beide Möglichkeiten diskutiert.

10. Wie soll der Zugriff auf die Daten von Datenspeichereinrichtungen rechtlich sowie technisch geregelt werden?
11. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich fahrzeugexterner Datenspeichereinrichtungen in Hinblick auf die notwendige Rechtsgrundlage der Erhebung, Übertragung und externen Speicherung?
12. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich fahrzeugexterner Datenspeichereinrichtungen in Hinblick auf datenschutzrechtliche Aspekte und das Prinzip der Datensparsamkeit, insbesondere unter Berücksichtigung der vom Bundesverfassungsgericht aufgestellten Grundsätze zur Vorratsdatenspeicherung?

Die Fragen 10, 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung untersucht den technischen und rechtlichen Handlungsbedarf hinsichtlich eines Zugriffs auf Fahrzeugdaten. Die Überlegungen sind noch nicht abgeschlossen.

13. Plant die Bundesregierung neben den allgemein gehaltenen Regelungen der DSGVO, Zugangs- und Zugriffsrechte für Datenspeichereinrichtungen und die hierin zu speichernden Daten konkret gesetzlich festzuschreiben, und falls nein, welche Zugriffsrechte für die in Datenspeichereinrichtungen gespeicherten Daten sieht die Bundesregierung nach der DSGVO bzw. dem BDSG n.F. oder anderen Vorschriften beispielsweise für:
  - a) Fahrzeughalter?
  - b) Fahrzeugführer?
  - c) Fahrzeughersteller?
  - d) die HU, Markt- und Feldüberwachung?

Die rechtliche Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

14. Plant die Bundesregierung neben den bereits existierenden Regelungen in der StPO die Einführung von weiteren Ermächtigungsgrundlagen für Strafverfolgungsbehörden?

Die Bundesregierung plant keine Einführung von weiteren Ermächtigungsgrundlagen in der StPO in Bezug auf Fahrzeug-Datenspeicher. Die Bundesregierung prüft jedoch fortlaufend, ob Anpassungsbedarf im Hinblick auf das Strafprozessrecht besteht.

15. Mit welchen durchschnittlichen Kosten rechnet die Bundesregierung für das Auslesen von Daten aus Fahrzeugen sowie aus Datenspeichereinrichtungen (bitte auflisten)?

Durch das Bundeskriminalamt (BKA) werden derzeit keine Kosten für das Auslesen sowie die Untersuchung von Daten aus Fahrzeugen sowie aus Datenspeichereinrichtungen erhoben. Es fallen im BKA im Schnitt zehn Arbeitstage pro Untersuchungsfall an.

Bei der Bundespolizei erfolgt die Auslesung von Daten aus Fahrzeugen und Datenspeichereinrichtungen durch eigene Kräfte und Technik. Aussagen zu konkreten Kosten (Auflistung) können nicht getroffen werden, da diese nicht erhoben werden.

Weiterhin werden in der Arbeitsgruppe der UNECE Unfalldatenspeicher (Event Data Recorder – EDR), und den Fahrmodusspeicher (Data Storage System for Automated Driving – DSSAD) derzeit mehrere technische Möglichkeiten für den Zugriff auf Daten von Datenspeichereinrichtungen erarbeitet. Eine Kostenschätzung ist aufgrund der nicht festgelegten technischen Anforderung nicht möglich.

16. Was hat die Bundesregierung bisher in Bezug auf Datenspeichereinrichtungen unternommen (bitte auflisten)?

Im BKA werden Untersuchungsaufträge mit Bezug zu Datenspeichereinrichtungen in Fahrzeugen bearbeitet, welche aus einzelnen Ermittlungsverfahren resultieren. Auftraggeber dieser Untersuchungen können die Polizeien von Bund und Ländern sein. Im Rahmen eines Kompetenzverbundes mit den Bundesländern werden zudem Untersuchungsmethoden für das Auslesen von Daten aus Fahrzeugen sowie aus Datenspeichereinrichtungen entwickelt.

Das Bundesamt für Verfassungsschutz (BfV) befasst sich mit den o. g. Datenspeichereinrichtungen im Rahmen regelmäßiger Fort- und Ausbildungsmaßnahmen der Hersteller für Neuerungen von Fahrzeugen, die sich im Bestand des BfV befinden.

17. Ist der Bundesregierung bekannt, in wie vielen Fällen im vergangenen Jahr in Deutschland für die Aufklärung von Ordnungswidrigkeiten/Strafverfahren Daten aus einem Fahrzeug ausgelesen wurden?

Im Jahr 2019 hat das BKA ca. 70 Untersuchungsaufträge (in der Regel Untersuchungsaufträge für Ermittlungsverfahren) abschließend bearbeitet, davon wurden ca. 90 Prozent von Polizeidienststellen der Bundesländer beauftragt.

Die Bundespolizei hat im Jahr 2018 die Daten von 63 Fahrzeugen ausgelesen. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung zu dieser Frage keine weiteren Informationen vor.