

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Stefan Gelbhaar, Dr. Konstantin von Notz, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Aktivitäten der Bundesregierung im Bereich des automatisierten und autonomen Fahrens**

Im Jahr 2017 hat der Deutsche Bundestag auf Grundlage eines Gesetzentwurfs der Bundesregierung eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes beschlossen, die die Nutzung bestimmter hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen unter festgelegten Voraussetzungen erlaubt. Nach Kenntnis der Fragesteller haben die Automobilhersteller seither jedoch keine Fahrzeuge mit Fahrfunktionen entwickelt und zulassen können, die diese gesetzlichen Kriterien erfüllen. Auch hat die Bundesregierung nach Kenntnis der Fragesteller noch nicht die im Gesetz genannten Rechtsverordnungen zur Datenspeicherung erlassen. Zudem ist nach Auffassung der Fragesteller unbekannt, auf welche Weise die Bundesregierung ihren Maßnahmenplan zum Bericht der „Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren“ umgesetzt hat, den sie bereits im September 2017 beschlossen hatte ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/ma](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/ma%C3%9Fnahmenplan-zum-bericht-der-ethikkommission-avf.pdf?__blob=publicationFile) snahmenplan-zum-bericht-der-ethikkommission-avf.pdf?\_\_blob=publicationFile).

Gleichwohl sieht der aktuelle Koalitionsvertrag zwischen CDU, SPD und CSU vor, weitere Anwendungen für automatisierte und autonome Fahrfunktionen zu ermöglichen und insbesondere „die rechtlichen Voraussetzungen für vollautonome Fahrzeuge (Stufe 5) auf geeigneten Infrastrukturen [zu] schaffen“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, SPD und CSU, S. 80). Auch der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer hat entsprechende Initiativen angekündigt: Medienberichten zufolge wollte er im Frühjahr 2019 einen Gesetzentwurf zum autonomen Fahren vorlegen, der jedoch bislang noch nicht fertiggestellt wurde ([www.handelsblatt.com/politik/deutschland/verkehrsministerium-scheuer-will-gesetzentwurf-fuer-autonomes-fahren-bis-zum-fruehjahr/23718342.html](http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/verkehrsministerium-scheuer-will-gesetzentwurf-fuer-autonomes-fahren-bis-zum-fruehjahr/23718342.html)).

Beim automatisierten und autonomen Fahren werden nach Ansicht der Fragesteller aus guten Gründen weitaus höhere Ansprüche an die Fahrzeugsicherheit sowie an Datenschutz und Datensicherheit gestellt. Denn im Kern ist die Voraussetzung für das automatisierte und autonome Fahren die Verarbeitung von persönlichen Informationen und Daten, die dichte Bewegungs- und Verhaltensprofile der Betroffenen erlaubt. Viele dieser Daten werden zudem für den Fahr-Algorithmus verwertet. Insoweit bewegt sich der Gesetzgeber in dem erst in den Anfängen befindlichen Feld der KI-Regulierung.

Es müssen nach Auffassung der Fragesteller Gefahrensituationen ausgeschlossen werden, die entstehen können, wenn automatisierte und autonome Fahr-

funktionen einen ständigen Datenaustausch mit Servern in Echtzeit voraussetzen. Zudem muss der unbefugte Zugriff auf Fahrzeugdaten und -prozesse ausgeschlossen, übermäßige Datenerhebungen unterbunden und der Schutz personenbezogener Daten wirksam sichergestellt werden. Um Daten zwischen Fahrzeug und Hersteller auszutauschen und das geschlossene System dabei auch für autorisierte Dritte zu öffnen, haben mehrere Fahrzeughersteller ein Konzept namens „NEVADA-Share & Secure“ entwickelt. (vgl. [www.vda.de/de/themen/innovation-und-technik/datensicherheit/funktion.html](http://www.vda.de/de/themen/innovation-und-technik/datensicherheit/funktion.html)), das eine Datenschnittstelle bei den Fahrzeugherstellern voraussetzt. Der Verband der TÜV und andere Interessengruppen setzen sich hingegen für einen direkten Zugang zu Fahrzeugdaten für Dritte und die Verwaltung der Fahrzeugdatenkommunikation bzw. der Berechtigungen zum Zugang über ein neutrales „TrustCenter“ ein. Die Speicherung und Verarbeitung von Daten für hoheitliche Zwecke, wie z. B. für Markt- und Feldüberwachung oder die Hauptuntersuchung, soll bei neutralen Datentreuhändern auf neutralen Backendservern stattfinden (vgl. [www.vdtuev.de/dok\\_view?oid=736805](http://www.vdtuev.de/dok_view?oid=736805)). Bürgerrechtler und Datenschützer betonen hingegen weiteren Handlungsbedarf des Gesetzgebers in Bezug auf § 63a Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und das Erfordernis von On-Board-Lösungen, um die Hoheit des Halters über die personenbezogenen Daten in physischer Hinsicht zu manifestieren. Unklar ist aus Sicht der Fragesteller, wie sich die Bundesregierung in diesen Fragen positioniert.

Wir fragen die Bundesregierung:

Gesetz zum automatisierten Fahren (Achstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

1. Welche Fahrzeugmodelle, die in Deutschland zugelassen werden können, erfüllen nach Kenntnis der Bundesregierung die Anforderungen an hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion des § 1a StVG?
2. Wie viele dieser Fahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland zugelassen (bitte nach Modellen aufschlüsseln)?
3. Welche hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen, die in „internationalen, im Geltungsbereich dieses Gesetzes anzuwendenden Vorschriften beschrieben“ (§ 1a Absatz 3 StVG) sind, sind der Bundesregierung bekannt, und in welchen internationalen Vorschriften sind diese beschrieben?
4. Welche hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen haben eine Typgenehmigung gemäß § 1a Absatz 3 StVG für entsprechende Fahrzeuge erteilt bekommen?
5. Inwiefern können die Anwendbarkeit von § 1a Absatz 1 und 2 StVG, die Typgenehmigung oder die sonstige Zulassung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen erlöschen, wenn sich durch Software-Updates durch den Autohersteller die Funktionalitäten der Fahrfunktionen ändern?
6. Auf welche Weise überprüfen das Kraftfahrt-Bundesamt oder andere zuständige Stellen die Änderung von Funktionalitäten der Fahrfunktionen durch Software-Updates?
7. Auf welche Weise können Autohersteller sicherstellen, dass die Änderung von Funktionalitäten der Fahrfunktionen durch Software-Updates nicht zum Erlöschen der Anwendbarkeit von § 1a Absatz 1 und 2 StVG, der Typgenehmigung oder der sonstigen Zulassung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen führt?
8. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zur Frage, inwiefern ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen die Sicherheit und Zuverlässigkeit von automatisierten Fahrfunktionen erhöhen könnte und aufgrund der

durch ein Tempolimit genauer definierten Funktionalitätsbereiche von Fahrassistenzsystemen die Entwicklung und Zulassung solcher Systeme erleichtern könnte?

9. Bis wann wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Evaluationsbericht zum Achten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes dem Deutschen Bundestag vorlegen, dessen Erstellung lediglich für einen unbestimmten Zeitraum „nach Ablauf des Jahres 2019“ (§ 1c StVG) gesetzlich festgelegt ist?
10. Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits Rechtsverordnungen über „die technische Ausgestaltung und den Ort des Speichermediums sowie die Art und Weise der Speicherung gemäß § 63a Absatz 1“ (§ 63b StVG) erlassen?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?
11. Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits Rechtsverordnungen über „den Adressaten der Speicherpflicht nach § 63a Absatz 1“ (§ 63b StVG) erlassen?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?
12. Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits Rechtsverordnungen über „Maßnahmen zur Sicherung der gespeicherten Daten gegen unbefugten Zugriff bei Verkauf des Kraftfahrzeugs“ (§ 63b StVG) erlassen?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?
13. Wann plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Vorlage bzw. den Erlass entsprechender Rechtsverordnungen?
14. Inwiefern wird die Bundesregierung dabei sicherstellen, dass ein Zugriff auf die Daten des § 63a StVG für berechnigte Dritte, z. B. Sachverständige zur Unfallanalyse, gegeben ist, und für welche Daten wird eine Offenlegungspflicht für die Hersteller bestehen?
15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, wonach § 63a StVG keine hinreichende Festlegung hinsichtlich der Verarbeitungszwecke nach Artikel 6 Absatz 3 Satz 2 DS-GVO beinhaltet, und wird die Bundesregierung gemäß § 63b StVG eine entsprechende Konkretisierung auf dem Verordnungswege vorlegen?

#### Anpassung internationaler Vorschriften

16. Welche Regelungen in welchen europäischen oder internationalen Verträgen, Übereinkommen oder anderer Vorschriften beschränken oder verhindern derzeit nationale Regelungen zur Einführung automatisierter und insbesondere autonomer Fahrfunktionen?
17. Zur Änderung welcher dieser Verträge, Übereinkommen oder anderer Vorschriften zur Einführung automatisierter und insbesondere autonomer Fahrfunktionen finden derzeit Gespräche oder Verhandlungen statt, wann sollen diese abgeschlossen werden, und wann sollen die Änderungen in Kraft treten?
18. Welche Gespräche oder Verhandlungen laufen derzeit zur Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr und insbesondere des

Artikels 8, Absatz 1, um zu erreichen, dass das Übereinkommen nicht länger vorschreibt, dass „jedes Fahrzeug [...] einen Führer haben“ muss?

19. Für welche Änderungen setzt sich die Bundesregierung ein, und welche alternativen Änderungen wurden von anderen Verhandlungsparteien vorgeschlagen?
20. Wann sollen diese Gespräche oder Verhandlungen abgeschlossen werden, und wann sollen die Änderungen in Kraft treten?
21. Welche Gespräche oder Verhandlungen laufen derzeit zur Änderung der UNECE-Regelung 79, um die Zulässigkeit autonomer Lenkanlagen zu erleichtern?
22. Für welche Änderungen setzt sich die Bundesregierung ein, und welche alternativen Änderungen wurden von anderen Verhandlungsparteien vorgeschlagen?
23. Wann sollen diese Gespräche oder Verhandlungen abgeschlossen werden, und wann sollen die Regelungen in Kraft treten?
24. Welche Gespräche oder Verhandlungen laufen derzeit zur Festlegung internationaler technischer Vorschriften für Datenspeichersysteme im Zusammenhang mit automatisierten und insbesondere autonomen Fahrfunktionen?
25. Für welche Regelungen setzt sich die Bundesregierung ein, und welche alternativen Änderungen wurden von anderen Verhandlungsparteien vorgeschlagen?
26. Wann sollen diese Gespräche oder Verhandlungen abgeschlossen werden, und wann sollen die Regelungen in Kraft treten?
27. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die o. g. internationalen Vorgaben auf nationaler Ebene zeitnah angewandt bzw. umgesetzt werden, und inwiefern will die Bundesregierung § 63a Absatz 1 StVG im Falle abweichender internationaler Regelungen entsprechend anpassen?
28. Inwiefern wartet die Bundesregierung vor der Einführung weiterer nationaler Regelungen für automatisierte und autonome Fahrfunktionen auf die Änderung oder Einführung internationaler oder europäischer Regelungen, und um welche Regelungen handelt es sich?

Erprobung von automatisierten und autonomen Fahrfunktionen in Deutschland

29. Über welche Rechtsgrundlagen (z. B. § 19 Absatz 6 und § 70 Absatz 1 StVZO) werden in Deutschland derzeit Genehmigungen zur Erprobung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen erteilt, und wie unterscheiden sich die Erprobungsmöglichkeiten je nach genutzter Rechtsgrundlagen?
30. Welche Ausnahmegenehmigungen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der zuvor genannten Rechtsgrundlagen wurden bislang erteilt, um automatisierte und autonome Fahrfunktionen in Deutschland zu erproben (bitte mögliche Vorhaben nennen), und für welchen Zeitraum gelten diese Ausnahmegenehmigungen jeweils?
31. Welche Projekte zur Erprobung von automatisierten und autonomen Fahrfunktionen hat die Bundesregierung seit Beginn der 18. Wahlperiode des Deutschen Bundestages finanziell gefördert (bitte Projekte unter Nennung einer kurzen Beschreibung nach Laufzeit und Fördervolumen aufschlüsseln)?

32. Welche dieser Projekte sind im Bereich öffentlicher Verkehre angesiedelt, und welche dieser Projekte sind im Bereich individueller Verkehre angesiedelt?
33. Welche Projekte zur Erprobung von automatisierten und autonomen Fahrfunktionen hat die Bundesregierung seit Beginn der 18. Wahlperiode des Deutschen Bundestages lediglich regulatorisch, z. B. durch Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, gefördert (bitte Projekte unter Nennung einer kurzen Beschreibung nach Laufzeit aufschlüsseln)?
34. Welche dieser Projekte sind im Bereich öffentlicher Verkehre angesiedelt, und welche dieser Projekte sind im Bereich individueller Verkehre angesiedelt?
35. Inwiefern wurden oder werden die Datenschutzaufsichtsbehörden an den Projekten zur Erprobung von automatisierten und autonomen Fahrfunktionen beteiligt?
36. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Ergebnisse der vom Bund finanzierten Projekte für die Öffentlichkeit und insbesondere für die Hochschulforschung und -lehre zur Verfügung stehen, und inwiefern gibt es für diesen Zweck eine zentrale Instanz zur Koordination?

Ankündigungen der Bundesregierung zur weiteren Regelung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen

37. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang ergriffen, um „Experimentierklauseln bzw. Ausnahmeregelungen [zu] schaffen“, damit „autonome Fahrzeuge im öffentlichen Raum rechtssicher getestet und eingesetzt werden können“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, SPD und CSU, S. 80)?
38. Welche Experimentierklauseln bzw. Ausnahmeregelungen wurden seither konkret geschaffen?
39. Wie stellt die Bundesregierung dabei die Fortgeltung der zentralen Grundsätze unserer Rechtsordnung und der Kohärenz mit allgemein geltenden rechtsstaatlichen und grundrechtlichen Anforderungen sicher?
40. Welche dieser neu geschaffenen Experimentierklauseln bzw. Ausnahmeregelungen kommen bereits zur Anwendung (bitte mögliche Vorhaben nennen), und für welchen Zeitraum gelten diese Regelungen jeweils?
41. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang ergriffen, um „die rechtlichen Voraussetzungen für vollautonome Fahrzeuge (Stufe 5) auf geeigneten Infrastrukturen [zu] schaffen“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, SPD und CSU, S. 80)?
42. Welche rechtlichen Voraussetzungen für vollautonome Fahrzeuge wurden bereits konkret geschaffen?
43. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, wonach auch das österreichische Modell der Regulierung (vgl. dazu SVR 2019, S. 281) auf der Ebene vorrangig der Stufen 2 und 3 zumindest für den klassischen Pkw ausreichen könnte, wenn und soweit noch auf Jahre hinaus diese Formen der Automatisierung das Geschehen dominieren könnten?
44. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang ergriffen, um „die Haftungsregelungen beim Einsatz autonomer Systeme (z. B. selbstfahrende Kfz, Roboter) mit dem Ziel auf den Prüfstand [zu] stellen, um gegebenenfalls drohende Haftungslücken zu schließen“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, SPD und CSU, S. 80)?

45. Welche Haftungsregelungen wurden konkret geprüft, und zu welchen Ergebnissen kam diese Prüfung?
46. Welche drohenden oder vorhandenen Haftungslücken wurden in Folge der Prüfung gegebenenfalls geschlossen?
47. Warum wurde der Gesetzentwurf zum autonomen Fahren nicht, wie von Bundesminister Scheuer im Dezember 2018 angekündigt, im Frühjahr 2019 vorgelegt (vgl. [www.handelsblatt.com/politik/deutschland/verkehrsministerium-scheuer-will-gesetzentwurf-fuer-autonomes-fahren-bis-zum-fruehjahr/23718342.html](http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/verkehrsministerium-scheuer-will-gesetzentwurf-fuer-autonomes-fahren-bis-zum-fruehjahr/23718342.html))?
48. Wann wird die Bundesregierung den Gesetzentwurf zum autonomen Fahren stattdessen vorlegen?
49. Welchen Automatisierungsgrad, welche Fahrzeugklassen und welche Anwendungsbereiche wird der Gesetzentwurf adressieren?
50. In welche Gesetze, Verordnungen oder andere Rechtsnormen sowie in welche weiteren Maßnahmen, Strategien oder andere Handlungen der Bundesregierung wurden die Maßnahmen des im September 2017 vorgelegten Maßnahmenplans der Bundesregierung zum Bericht der „Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren“ überführt (vgl. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/massnahmenplan-zum-bericht-der-ethikkommission-avf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/massnahmenplan-zum-bericht-der-ethikkommission-avf.pdf?__blob=publicationFile))?
51. Wie hat die Bundesregierung insbesondere die im o. g. Plan aufgeführte Maßnahme umgesetzt, die Anpassung des deutschen Straßenverkehrsrechts an den technologischen Fortschritt automatisierter Systeme laufend zu überprüfen und bei Notwendigkeit konsequent fortzuführen?
52. Wie hat die Bundesregierung insbesondere die im o. g. Plan aufgeführte Maßnahme umgesetzt, Maßnahmen zum Ausgleich zwischen der für die Sicherheit notwendigen Datenerhebung, der Gewährleistung von Innovation und Wettbewerbsgerechtigkeit und der Sicherstellung der informationellen Selbstbestimmung einschließlich des erforderlichen Schutzes Betroffener aus dem Fahrzeugumfeld zu identifizieren und umzusetzen, und dabei sicherzustellen, dass der Fahrer und andere datenschutzrechtlich Betroffene grundsätzlich selbst über Weitergabe und Verwendung ihrer Daten entscheiden?
53. Wie hat die Bundesregierung insbesondere die im o. g. Plan aufgeführte Maßnahme umgesetzt, sicherzustellen, dass automatisierte und vernetzte Systeme nicht zu einer vollständigen Überwachung der Verkehrsteilnehmer führen, zuverlässig hohe Sicherheitsanforderungen an fahrzeugsteuerungsrelevante Funktionen erfüllen und die Ethik-Leitlinien beachten?
54. Wie hat die Bundesregierung insbesondere die im o. g. Plan aufgeführte Maßnahme umgesetzt, einen Szenarienkatalog zu entwickeln und an eine neutrale Instanz zu übergeben, um entsprechende allgemeingültige Vorgaben zu erstellen?
55. Wie hat die Bundesregierung insbesondere die im o. g. Plan aufgeführte Maßnahme umgesetzt, die Untersuchung und Diskussion von sogenannten dilemmatischen Unfallszenarien fortzusetzen und zu vertiefen sowie die Voraussetzungen zur Begleitung des Prozesses durch eine öffentliche Institution zu schaffen?
56. Wie hat die Bundesregierung insbesondere die im o. g. Plan aufgeführte Maßnahme umgesetzt, zur Entwicklung einer breiten Akzeptanz in der Öffentlichkeit und zur Förderung von mobilitätsbezogener Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen den zielgerichteten gesellschaftlichen Dialog verstärkt fortzuführen sowie über die neuen Technologien, die Anforderungen an de-

ren Sicherheit sowie die Rahmenbedingungen für deren Nutzung einschließlich der Offenlegung transparenter Leitlinien für deren Einsatz umfassend aufzuklären?

57. Wie hat die Bundesregierung insbesondere die im o. g. Plan aufgeführte Maßnahme umgesetzt, die Arbeit an der internationalen Standardisierung automatisierter und vernetzter Systeme auf der Grundlage der Ethik-Leitlinien weiter fortzusetzen, um eine sichere, grenzüberschreitende Nutzung der Technologie zu ermöglichen und voranzutreiben sowie dabei einen Schwerpunkt auf die Entwicklung einheitlicher Rahmenbedingungen auf internationaler Ebene, für die die Bundesregierung mit ihren Initiativen bereits Vorlagen entwickelt hat, zu legen?
58. Wie hat die Bundesregierung insbesondere die im o. g. Plan aufgeführte Maßnahme umgesetzt, die Entwicklung eines geeigneten Rechtsrahmens für die Programmierung von Fahrcomputern voranzutreiben, der die in den Ethik-Leitlinien enthaltenen Grundsätze für unausweichliche Unfallsituationen verbindlich vorschreibt?
59. Welche Maßnahmen mit Bezug zum automatisierten und autonomen Fahren wurden auf dem sogenannten Autogipfel am 4. November 2019 festgelegt?
60. Wann und auf welche Weise werden die auf diesem sogenannten Autogipfel festgelegten Maßnahmen umgesetzt?

#### Sicherheit von Fahrfunktionen und Daten

61. Wie müssen nach Ansicht der Bundesregierung Sicherheitsstandards für die Datenverarbeitung im Fahrzeug und außerhalb des Fahrzeugs sowie für die Datenweitergabe zwischen Fahrzeug und Datennutzern geschaffen sein, um ein Höchstmaß an Sicherheit gegen Angriffe von außen („Hacking“) und sonstige unbefugten Zugriffe sowie eine ständige Funktionstüchtigkeit autonomer und automatisierter Fahrfunktionen sicherzustellen?
62. Inwiefern handelt es sich beim automatisierten und autonomen Fahren um einen Bestandteil einer kritischen Infrastruktur, die dann durch das IT-Sicherheitsgesetz adressiert würde?
63. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, wonach auch und gerade in dem Kontext automatisierten und autonomen Fahrens aufgrund der dabei entstehenden besonders umfangreichen Zusammenführung personenbezogener Informationen bis hin zu detaillierten Profilbildungen besondere Risiken für die Privatheit der Bürger entstehen, die den Datenschutz durch Technik sowie innovative Lösungen zu der nach DS-GVO vorgegebenen Datenminimierung erforderlich machen, und wenn ja, welche konkreten Vorschläge macht die Bundesregierung dazu?
64. Welche konkreten bereichsspezifischen Schutzvorschriften bzw. Standardisierungen schlägt die Bundesregierung insgesamt für den Bereich der Vernetzung von Automobilen, intelligenter Verkehrssysteme und des zumindest teilautonomen Fahrens vor, um ihrer Schutzverantwortung und Gewährleistungspflicht für den Grundrechtsschutz, insbesondere zum Schutz der Privatheit der Bürger, nachzukommen?
65. Welche „Over the air“-Varianten des Zugriffs auf Fahrzeugdaten und -funktionen sind der Bundesregierung bekannt, und inwiefern sind einzelne dieser Varianten aus Sicht der Bundesregierung vorzuziehen bzw. nicht vorzuziehen?

66. Inwiefern hält die Bundesregierung das von den Fahrzeugherstellern favorisierte NEVADA-Konzept für vorzugswürdig in Bezug auf die Sicherheit autonomer und automatisierter Fahrfunktionen?
67. Welche Alternativen sind der Bundesregierung bekannt, und inwiefern sind diese Alternativen aus Sicht der Bundesregierung vorzuziehen bzw. nicht vorzuziehen?
68. Welche Vor- und Nachteile bieten nach Ansicht der Bundesregierung offene On-Board-Anwendungsplattformen für die Sicherheit autonomer und automatisierter Fahrfunktionen insbesondere vor dem Hintergrund, dass sie auch ohne ständige Verbindung zu einem Server fahr- und reaktionsfähig sein können, und inwiefern sind diese aus Sicht der Bundesregierung vorzuziehen bzw. nicht vorzuziehen?
69. Welche Anforderungen müssen aus Sicht der Bundesregierung an die Remote-Datenschnittstellen der offenen On-Board-Anwendungsplattformen gestellt werden, um die Sicherheit von Assistenzsystemen autonomer und automatisierter Fahrfunktionen zu gewährleisten?
70. Mit welchen Mitteln und Instrumenten kann aus Sicht der Bundesregierung eine sichere Datenübertragung über freie Schnittstellen, etwa des Gateways einer offenen On-Board-Plattform, gewährleistet und Missbrauch durch Unbefugte verhindert werden, um die Betriebssicherheit und den Privatsphärenschutz der Bürger sicherzustellen?
71. Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung beim NEVADA-Konzept in Hinblick auf den freien und fairen Wettbewerb, den Datenschutz (insbesondere den Grundsatz der Datensparsamkeit) und die Innovationsfreundlichkeit?
72. Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung bei Alternativkonzepten wie einem herstellerunabhängigen „TrustCenter“ zur Verwaltung des Datenzugriffs auf eine freie Schnittstelle im Fahrzeug sowie On-Board-Anwendungsplattformen (oder beides im Verbund) in Hinblick auf den freien und fairen Wettbewerb, den Datenschutz (insbesondere den Grundsatz der Datensparsamkeit) und die Innovationsfreundlichkeit?
73. Welches Konzept, um Fahrzeugdaten für alle berechtigten Datennutzer zugänglich zu machen, ist nach Meinung der Bundesregierung vorzugswürdig?  
  
Wie hat sich die Bundesregierung bereits auf europäischer Ebene hinsichtlich dieser Frage positioniert, bzw. wie und wann beabsichtigt die Bundesregierung sich zu positionieren?
74. Welche Gespräche haben dazu bereits zwischen der Bundesregierung und anderen EU-Mitgliedstaaten stattgefunden?
75. Inwiefern hält die Bundesregierung die ISO-Normenreihen zum „Extended Vehicle“ für angemessen, und welchen Nachbesserungsbedarf sieht sie insbesondere in Bezug auf die Einschränkung der „Extended Vehicle“-Webschnittstelle auf Fahrzeugherstellerverserver und die Konzentrierung aller relevanter Rollen auf den Fahrzeughersteller?
76. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die nähere Ausgestaltung der Konzepte (Anforderungen an Betreiber, Voraussetzungen für Speicherung und Weitergabe von Daten etc.) durch Gesetze, Verordnungen oder auf anderem Wege zu regulieren?
77. Auf welche Weise wird bei der Regulierung eine breite zivilgesellschaftliche Beteiligung (Verbände, Länder etc.) sichergestellt?



78. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass eine datenschutzkonforme und manipulationssichere Speicherung der Fahrmodusdaten nach § 63a StVG mittels einer externen Speicherung auf einem neutralen Backend gewährleistet werden kann und eine vorzeitige Löschung der Daten aus dem internen Speicher nach einer erfolgreichen Datenübertragung insbesondere gewährleistet, dass
- a) die Daten effektiv vor unberechtigten Zugriffen bei einem Halterwechsel geschützt sind,
  - b) die Daten innerhalb der Speicherfrist authentisch, integer und verfügbar sind,
  - c) der Grundsatz der Datenminimierung aus Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c DS-GVO gewahrt ist,
  - d) sichere Kommunikationswege für die Übermittlung der Daten zur Erfüllung von Auskunftsansprüchen genutzt werden?
- Falls nein, welche Regelungen plant die Bundesregierung, um die o. g. Punkte bei einer rein internen Datenspeicherung sicherzustellen?
79. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass der mit der rein internen Speicherung verbundene Zeit- und Kostenaufwand für das Auslesen der Fahrmodusdaten durch einen Experten oder eine Werkstatt den Fahrzeugnutzer davon abhalten könnte, seine Rechte effektiv wahrzunehmen, insbesondere wenn es um die Frage geht, ob sich der Fahrzeugnutzer gegen den Vorwurf einer Ordnungswidrigkeit verteidigen kann?
80. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass in Bezug auf die Zwecke insbesondere der Unfallaufklärung einerseits sowie der Wahrung der Datenschutzrechte der Bürger andererseits eine Datenspeicherung der reinen Unfalldaten wie Beschleunigungswerte, Lenk- und Bremsbewegungen etc. im Fahrzeug selbst den Vorzug verdient, auch und gerade um damit den Haltern selbst den praktikablen Zugriff zu ermöglichen und die Vorgaben aus Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c DS-GVO zu erfüllen?
81. Auf welche Weise unterstützt die Bundesregierung die Grundsätze von Privacy by Design und Privacy by Default, damit Daten aus eingebauten Sensoren prinzipiell nur in flüchtigen Arbeitsspeichern verarbeitet werden und jede dauernde Speicherung mit Ausnahme unbedingt erforderlicher Fehlercodes unterbleibt?
82. Inwiefern sieht die Bundesregierung unterschiedlichen Regulierungsbedarf für einen allgemeinen Datenspeicher, den Fahrmodusspeicher nach § 63a StVG, den Unfalldatenspeicher gemäß der im Dossier 2018/0145(COD) verhandelten EU-Verordnung und eine Datenspeicherung für allgemeine Fahrzeug- und Mobilitätsdaten?
83. Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung für jede der drei vorgenannten Speichervarianten sowohl in regulatorischer als auch technischer Hinsicht?
84. Auf welche Weise wird bei der Regulierung eine breite zivilgesellschaftliche Beteiligung (Verbände, Länder etc.) sichergestellt?
85. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu den zuvor genannten Aspekten durch das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI), den Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit oder andere Bundesbehörden gewonnen?
86. Welche Projekte und Prozesse laufen diesbezüglich im BSI, bei dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit oder bei anderen Bundesbehörden, welche Ergebnisse liegen bereits vor, und wann

ist mit den Ergebnissen noch nicht abgeschlossener Projekte und Prozesse zu rechnen?

87. Wie stellt die Bundesregierung die dauerhafte Zusammenarbeit zwischen den Bundesministerien und dem BSI, dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit bzw. anderen Bundesbehörden zu diesem Themenbereich sicher, und inwiefern existieren ständige Arbeitsgruppen mit regelmäßigen Sitzungen?
88. Welche konkreten gesetzlichen Schutzvorkehrungen hat die Bundesregierung getroffen oder wird die Bundesregierung treffen, um dem Recht der Bürger auf anonyme Nutzung öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen bzw. dem Anspruch auf Bewegung in öffentlichen Räumen ohne systematische Beobachtung zur Fortgeltung zu verhelfen?
89. Auf welche Weise stellt die Bundesregierung mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln sicher, dass Fahrassistenzsysteme, die mit bildgebenden Verfahren auf Umgebungsinformationen wie die Erfassung von Personen, Gesichtern, Kennzeichen usw. zugreifen, dies ausschließlich in nichtidentifizierbarer Form oder auf andere Weise datenschutzkonform tun?
90. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, wonach freiwillige Notrufsysteme sich prinzipiell an den Grundsätzen des EU-eCall orientieren sollten, insbesondere hinsichtlich der Trennbarkeit von der Inanspruchnahme anderer Dienste, dem Ausschluss der Nachverfolgung der Nutzer und der Nichtabhängigkeit von einer ständigen Netzverbindung, und wenn ja, welche Maßnahmen und Initiativen ergreift sie, um dieser Auffassung zur Durchsetzung zu verhelfen?

Berlin, den 10. Dezember 2019

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



