

Kleine Anfrage

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

Verbreitung von eCall-Systemen

Europaweit sterben täglich 70 Menschen im Straßenverkehr. In Deutschland gibt es durchschnittlich acht Verkehrstote sowie über 1 000 Verletzte pro Tag. Um dem entgegenzuwirken, gilt die gesetzliche Verpflichtung, dass in allen ab dem 1. April 2018 neu typgenehmigten Modellen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen das automatische Notrufsystem eCall (Emergency Call) verbaut sein muss (vgl. VO (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015). Ziel ist es, den Zeitraum zwischen einem Unfall und dem Eintreffen der Rettungskräfte auf ein Minimum zu reduzieren. Nach der eCall-VO müssen alle neuen Modelle von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen so ausgestattet sein, dass nach einem Unfall ein Notruf an die Nummer 112 abgesetzt und ein Minimaldatensatz automatisch an die Notrufleitstelle übermittelt werden kann. Der Minimaldatensatz ist standardisiert und enthält im Wesentlichen die Koordinaten des Unfallorts, Fahrtrichtung, Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), Typ des Fahrzeugs, Antriebstechnologie und die Angabe, ob der Notruf automatisch oder manuell ausgelöst wurde.

Die Einführung des automatisierten und autonomen Fahrens sowie weiterer digitaler Neuerungen im Fahrzeugbereich wird anhaltend kontrovers diskutiert, so etwa im Hinblick auf die umstrittene Norm des § 63a des Straßenverkehrsgesetzes – StVG – (beispielsweise https://www.cr-online.de/DAV-SN_24-17.pdf und https://www.bundestag.de/resource/blob/498580/dd2f701604593d16752d494f2743266a/101_sitzung_486a-data.pdf) und die auch international diskutierte Unfalldatenspeicherung. Einerseits wollte die EU beispielhafte Unterstützung bei der Digitalisierung der Kfz-Branche leisten. Andererseits gab und gibt es weitreichende datenschutzrechtliche Befürchtungen hinsichtlich Art, Umfang und Weitergabe der erfassten Informationen und Daten an Dritte. Denn die gesetzlich angeordnete Vernetzung des eigenen Fahrzeugs mit Rettungsstellen geschieht vollautomatisch und ohne eine Einwirkungsmöglichkeit der Kfz-Besitzer.

Eine Recherche des ADAC (<https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/verkehr/chancen-von-ecall-bleiben-ungenutzt.html>) zeigte, dass nach wie vor die wenigsten Fahrzeuge über ein solches verpflichtendes eCall-System verfügen. Grund dafür sei, dass viele Hersteller für neue Fahrzeugmodelle nur die bestehende Betriebsgenehmigung von Vorgängermodellen fortschreiben, um auf diesem Wege den verpflichtenden Einbau eines eCall-Systems zu vermeiden. Stattdessen werden eigene Hersteller-Notrufsysteme verbaut, um die damit verbundenen Dienstleistungen selbst anbieten zu können. Und auch in Fällen des Einbaus des vorgeschriebenen eCall-Systems werden parallel eigene Hersteller-

Notrufsysteme so verbaut, dass diese vorrangig genutzt werden. Diese proprietären Lösungen seien in Inhalt und Qualität deutlich minderwertiger oder teilweise gar dysfunktional und würden somit keine zusätzliche Sicherheit gewährleisten. Schließlich befürchtet der ADAC auch, dass das auf 2G- und 3G-Mobilfunktechnologie ausgelegte eCall-System eine Höherstufung der Systeme auf 4G und 5G nicht überstehen könnte bzw. diese technisch nicht mehr einsatzfähig sein würden. Angesichts dieser Hindernisse dürfte nach Ansicht der Fragesteller das Ziel der EU, eine Senkung der Zahl der Verkehrstoten um etwa 10 Prozent pro Jahr sowie eine Senkung schwerer Verletzungen im Straßenverkehr weiterhin kaum erreicht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Modelle von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen können derzeit in Deutschland zugelassen werden, und in wie vielen dieser Modelle ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein gesetzlich vorgeschriebenes eCall-System nach den Vorgaben der eCall-VO eingebaut?
2. Wie viele Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wurden im Jahr 2019 in Deutschland neu zugelassen, und in wie vielen dieser Fahrzeuge ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein gesetzlich vorgeschriebenes eCall-System nach den Vorgaben der eCall-VO eingebaut?
3. Wie viele Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sind derzeit in Deutschland zugelassen, und in wie vielen dieser Fahrzeuge ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein gesetzlich vorgeschriebenes eCall-System nach den Vorgaben der eCall-VO eingebaut (bitte möglichst nach Herstellern aufschlüsseln)?
4. Welche neuen Typgenehmigungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sind seit dem 1. April 2018 erfolgt, sodass diese über ein eingebautes eCall-System verfügen müssen?
5. Inwiefern ist im Vergleich zu vorhergehenden Jahren ein Rückgang der Typgenehmigungen erkennbar, und inwiefern geht die Bundesregierung von einem Zusammenhang mit der Pflicht zum Einbau eines eCall-Systems aus?
6. Wie häufig sind nach Kenntnis der Bundesregierung eCall-Systeme bereits genutzt worden bzw. durch Absetzen eines Notrufes zum Einsatz gekommen (bitte möglichst nach Monaten aufschlüsseln)?
7. Wie viele Fälle davon wurden nach Kenntnis der Bundesregierung manuell und wie viele automatisch ausgelöst?
8. Wie viele Falschmeldungen durch das eCall-System sind dabei nach Kenntnis der Bundesregierung aufgetreten (bitte nach manuellen und automatischen Fehlmeldungen aufschlüsseln)?
9. Verfügt die Bundesregierung über Erkenntnisse oder strebt sie Erkenntnisse darüber an, ob Fehlmeldungen von eCall-Systemen die Arbeit von Rettungsstellen bzw. Feuerwehren belasten, und wenn nein, warum nicht?
10. Wie viele Fahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung freiwillig mit einem eCall-System nachgerüstet?
11. Plant die Bundesregierung, den freiwilligen Einbau eines eCall-Systems in Gebrauchtwagen zu fördern?

Falls ja, wie konkret?

Falls nein, warum nicht?

12. Plant die Bundesregierung, den freiwilligen Einbau eines eCall-Systems in Fahrzeugen mit Typgenehmigung vor dem 1. April 2018 zu fördern?
Falls ja, wie konkret?
Falls nein, warum nicht?
13. Plant die Bundesregierung einen flächendeckenden Einsatz von eCall-Systemen in Fahrzeugen?
14. Falls ja, wie würde sie den effektiven Daten- und Grundrechtesschutz im Sinne der informationellen Selbstbestimmung der Fahrerinnen und Fahrer sicherstellen?
15. Gibt es einen informellen oder institutionalisierten Austausch zwischen der Bundesregierung und anderen europäischen Ländern über die Anwendung des eCall-Systems, und wenn ja, welche Erfahrungen haben andere europäische Länder bisher damit gesammelt?
16. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Einsatz des eCall-Systems von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen im Ausland?
17. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Todesfälle und schweren Verletzungen durch Autounfälle seit Einführung des eCall-Systems gesunken?
18. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Europäischen Union, dass mit den eCall-Systemen nur bei neuen Typgenehmigungen nach wie vor eine Reduzierung der Verkehrstoten um etwa 10 Prozent pro Jahr erreicht werden kann (<https://www.europarl.europa.eu/news/de/press-room/20150424IPR45714/ecall-automatisches-notrufsystem-in-allen-neuen-automodellen-ab-fruhling-2018>)?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Art und Weise des parallelen Einbaus herstellereigener Notrufsysteme im Hinblick auf die Wahrung der Ziele der eCall-Verordnung?
20. Strebt die Bundesregierung von sich aus eine Klärung der Vorgehensweisen der Automobilhersteller an, um das von der EU im Einklang mit den Mitgliedstaaten angestrebte Ziel der Verringerung der Anzahl von Todesfällen und schweren Verletzungen effektiv verwirklichen zu können?
Wenn ja, auf welche Weise wird sie den im Raum stehenden erhobenen Vorwürfen konkret nachgehen, und mit welchen Instrumenten versuchen, das Problem gemeinsam mit den anderen Mitgliedstaaten und der EU-Kommission anzugehen?
Wenn nein, warum nicht?
21. Teilt die Bundesregierung die Ansicht des ADAC (<https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/verkehr/chancen-von-ecall-bleiben-ungenutzt.html>), dass herstellereigene Notrufsysteme in aller Regel einen Verlust von wertvoller Zeit bei Unfallsituationen bedeuten können?
22. Welche konkreten Anstrengungen hat die Bundesregierung unternommen, um hinsichtlich der großen Anzahl unterschiedlicher herstellereigener Notrufsysteme im Sinne der Verbraucher effektive Zertifizierungen für Nachweise von Datenschutzkonformität und IT-Sicherheit der angebotenen Systeme zu bewirken, und falls bislang gemeinsam mit den anderen Mitgliedstaaten und der EU-Kommission keine derartigen Anstrengungen unternommen wurden, warum nicht?

23. Hält es die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der vom ADAC bemängelten und unklaren Überlagerung von eCall durch herstellerseitig angebotene Rufsysteme, für transparent und bürgerfreundlich sowie Verbraucherschutzpolitisch wie datenschutzrechtlich angemessen, zwei völlig unterschiedliche Datenschutzregime nebeneinander zur Anwendung kommen zu lassen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 90 auf Bundestagsdrucksache 19/17204)?
24. Verfügt die Bundesregierung über Erkenntnisse oder strebt sie diese an, in welchem Umfang die Umstellung der Netze der Mobilfunkbetreiber auf 3G oder 4G Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit von e-Call-Systemen beeinträchtigen, und wenn nein, warum nicht?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, dass durch eCall-Systeme eine Verbindung zwischen Fahrzeug und Internet hergestellt wird und das Fahrzeug durch kriminelle Eingriffe manipuliert bzw. ausspioniert werden kann?
26. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, bei denen, trotz der klaren rechtlichen Regelungen in der eCall-VO, Daten der eCall-Systeme von unberechtigten Dritten eingesehen oder manipuliert werden konnten oder von Anbietern unrechtmäßig trotz der strengen Zweckbindung gespeichert, weiterverarbeitet und ggf. an Dritte weitergegeben wurden?
27. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob es technisch möglich ist, die Schnittstelle des eCall-Systems auch für andere Remoteanwendungen im Fahrzeug zu verwenden, und ist es aus Sicht der Bundesregierung vorstellbar, dass in Zukunft auch andere Anwendungen über diese Schnittstelle im Fahrzeug möglich werden?
28. Welche Rechtsgrundlage gilt nach Auffassung der Bundesregierung für die Verarbeitung der unterschiedlichen Arten von mit dem eCall-System erhobenen und verarbeiteten personenbezogenen Daten durch die Rettungsstellen?

Berlin, den 10. März 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion