

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner,
Dr. Konstantin von Notz, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/18340 –**

Verbreitung von eCall-Systemen

Vorbemerkung der Fragesteller

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 beste-

hende 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.

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)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Sofern hier der Begriff eCall-System verwendet wird, ist damit der auf dem 112-Notruf basierende eCall gemeint, der bei Auslösung über das nächste Mobilfunknetz den sogenannten Mindestdatensatz (Minimum Set of Data, MSD) an die am besten geeignete Notrufabfragestelle versendet. Der MSD wird dort ausgelesen und für die Planung des Notfalleinsatzes verwendet. Sofern hingegen Notrufsysteme privater Anbieter angesprochen werden, die nicht zwangsläufig über die Notrufnummer 112 arbeiten, wird von Drittanbietern (Third Party Services, TPS) gesprochen. Nach der Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 haben Fahrzeugeigentümer das Recht ein bordeigenes TPS-System zu verwenden, sofern sichergestellt ist, dass der auf dem 112-Notruf basierende eCall als Rückfallebene für den Fall zur Verfügung steht, dass das TPS-System nicht in Betrieb ist.

Die Information, ob ein Fahrzeug bereits ein gesetzlich vorgeschriebenes eCall-System eingebaut hat, ist in den Statistikdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) derzeit nicht verfügbar. Das KBA bereitet eine Auswertungsmethode vor, bei der unter Zuhilfenahme weiterer Merkmale die Anzahl der mit einem eCall-System ausgestatteten Fahrzeuge abgeschätzt werden kann. Es ist nicht absehbar, ab wann diese Auswertungsmethode zur Verfügung stehen wird.

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?

Die durch das KBA erteilten neuen Typgenehmigungen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge, die der eCall-Ausrüstungspflicht unterliegen, sind in der Anlage aufgeführt.

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?

Anhand der Anzahl der durch das KBA erteilten Typgenehmigungen lässt sich keine durch die eCall-Ausrüstungspflicht verursachte Tendenz ablesen.

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?

Die Fragen 6 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Organisation des Rettungswesens liegt im Zuständigkeitsbereich der Länder.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

10. Wie viele Fahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung freiwillig mit einem eCall-System nachgerüstet?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Diesbezügliche Pläne bestehen seitens der Bundesregierung nicht.

13. Plant die Bundesregierung einen flächendeckenden Einsatz von eCall-Systemen in Fahrzeugen?

14. Falls ja, wie würde sie den effektiven Daten- und Grundrechtsschutz im Sinne der informationellen Selbstbestimmung der Fahrerinnen und Fahrer sicherstellen?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung begrüßt einen flächendeckenden Einsatz von eCall-Systemen. Seit dem 1. April 2018 müssen alle neu typgenehmigten Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 mit dem eCall-System ausgerüstet sein. Die Verbreitung von eCall-Systemen steigt sukzessive mit der Marktdurchdringung von Fahrzeugen, die ab diesem Zeitpunkt typgenehmigt wurden. Darüber hinaus sind keine Maßnahmen seitens der Bundesregierung geplant.

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?

Ein regelmäßiger Austausch zwischen den EU-Mitgliedstaaten, der Industrie und einschlägigen Verbänden findet auf Einladung durch die Europäische Kommission im Rahmen der sog. eCall-Implementierungsplattform ca. einmal jährlich in Brüssel statt.

Die letzte Sitzung fand am 25. November 2019 statt. Die Erfahrungen mit eCall sind positiv.

16. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Einsatz des eCall-Systems von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen im Ausland?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

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/2015/04/24/IPR45714/ecall-automatisches-notrufsystem-in-allen-neuen-automodellen-ab-fruhling-2018>)?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Verpflichtung zum Einbau von eCall-Systemen in neu typgenehmigten Modellen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen seit dem 1. April 2018 gilt, können sich erste Effekte frühestens in der Straßenverkehrsunfallstatistik des Jahres 2018 zeigen. Laut Statistischem Bundesamt betrug die Zahl der tödlich verunglückten Pkw-Insassen im Jahr 2018 1.424. Sie liegt somit um 0,7 Prozent unter dem Wert von 2017 (1.434). Für das Jahr 2019 liegen bislang nur vorläufige Zahlen vor. Danach zeichnet sich ein weiterer Rückgang um ca. 4 Prozent ab. Ob und in welchem Maße diese Entwicklung auf die Einführung der eCall-Systeme zurückzuführen ist, kann anhand der amtlichen Statistik nicht festgestellt werden. Endgültige Zahlen für das Jahr 2019 werden für Ende Juli 2020 erwartet.

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?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/758 vom 29. April 2015 haben Fahrzeugführer das Recht, „zusätzlich zu dem auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System ein bordeigenes TPS-eCall-System zu verwenden, das eine gleichwertige Leistung bietet“, sofern eine Reihe von Bedingungen erfüllt sind. Hierzu zählt u. a., dass das bordeigene 112-System automatisch ausgelöst wird, wenn das TPS-System nicht in Betrieb ist. Vor diesem Hintergrund bestehen seitens der Bundesregierung keine Bedenken gegen den Einsatz von herstellereigenen eCall-Systemen.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine belastbaren Untersuchungsergebnisse zur empirischen Verifizierung vor.

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?

Für das auf dem 112-Notruf basierende, verpflichtend verbaute eCall-System sind Fragen des Datenschutzes in Artikel 6 der delegierten Verordnung (EU) 2015/758 detailliert geregelt. Die Datenschutzkonformität von TPS-Systemen und Gewährleistung der IT-Sicherheit ist von den Drittanbietern bzw. Herstellern sicherzustellen. Grundlage hierfür stellt ebenfalls die delegierte Verordnung (EU) 2015/758 dar, in deren Artikel 6 Absatz 9, 10 und 11 die Anforderungen an die Datenschutzkonformität, den diese Systeme zu genügen haben, festgeschrieben sind.

23. Hält es die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der vom ADAC bemängelten und unklaren Überlagerung von eCall durch herstellereitig 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)?

Artikel 6 Absatz 11 der delegierten Verordnung (EU) 2015/758 verpflichtet die Hersteller sicherzustellen, „dass das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System und zusätzliche Systeme, die einen TPS-eCall-Dienst oder einen Dienst mit Zusatznutzen bereitstellen, so konzipiert sind, dass kein Austausch personenbezogener Daten zwischen den Systemen möglich ist“. Vor diesem Hintergrund erscheint der Erlass weiterer Regelungen für Systeme, deren Einbau und Nutzung optional ist, nicht zwingend geboten.

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?

Derzeit beruht die Bereitstellung des eCall-Dienstes auf sprachvermittelten Mobilfunknetzen wie GSM (2G) oder UMTS (3G). Nach Ankündigung der bundesweiten Mobilfunknetzbetreiber sollen die UMTS-Kapazitäten in den nächsten Jahren schrittweise reduziert werden. Solange GSM noch zur Verfügung steht, ist aufgrund der hohen Flächenabdeckung keine Beeinträchtigung des eCall-Dienstes zu erwarten. Ein Termin zur GSM-Abschaltung ist nicht bekannt.

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?

Sofern das eCall-System so ausgestaltet ist, dass es erst bei einem Unfall oder manueller Auslösung aktiviert wird und die Regelungen zur Privatsphäre und dem Datenschutz gemäß EU-Verordnung 2015/758 eingehalten werden, besteht aus Sicht der Bundesregierung kein erhöhtes Risiko einer Manipulation oder eines Ausspionierens anderer Teile der Fahrzeugelektronik. Die technische Aus-

gestaltung der eCall-Systeme obliegt jedoch dem jeweiligen Fahrzeughersteller. Dieser trägt sowohl die datenschutzrechtliche Verantwortung als auch die Verantwortung für die Gewährleistung der IT-Sicherheit des Fahrzeuges insgesamt.

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?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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?

Die Rechtsgrundlage stellt die delegierte Verordnung (EU) 305/2013 der Europäischen Kommission vom 26. November 2012 dar. Hier wird in den Erwägungsgründen zunächst dargestellt: „Die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit der Bearbeitung von eCall-Notrufen durch die Notrufabfragestellen, Notdienste und deren Dienstleistungspartner erfolgt gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr und der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation.“

In Artikel 6 der delegierten Verordnung (EU) 305/2013 werden sodann die Verantwortlichkeiten der Notrufabfragestellen und der Mitgliedstaaten beim Schutz personenbezogener Daten bei deren Verarbeitung und Speicherung festgelegt. Die Zuständigkeit für den Betrieb der Notrufabfragestellen liegt in Deutschland bei den Ländern.

Genehmigte Fahrzeugtypen mit e-call seit dem 01.04.2018

Genehmigungsnummer	Hersteller	Typbezeichnung
e1*2007/46*1906*00	Bayerische Motoren Werke AG	G8C
e1*2007/46*1918*00	Bayerische Motoren Werke AG	G5X
e1*2007/46*1919*00	Rolls-Royce Motor Cars Ltd.	Cullinan
e1*2007/46*1892*00	AUDI AG	GB
e1*2007/46*1878*00	Daimler AG Stuttgart	R1EAMG
e1*2007/46*1885*00	Daimler AG Stuttgart	H1GLE
e1*2007/46*1949*00	Bayerische Motoren Werke AG	G4Z
e1*2007/46*1947*00	Bayerische Motoren Werke AG	G3L
e1*2007/46*1900*00	AUDI AG	F3
e1*2007/46*1952*00	Bayerische Motoren Werke AG	G7X
e1*2007/46*1909*00	Daimler AG Stuttgart	F2B
e1*2007/46*1914*00	AUDI AG	GE
e1*2007/46*1912*00	Daimler AG Stuttgart	F2CLA
e1*2007/46*1982*00	Toyota-BE%BMW	JTSC
e1*2007/46*1983*00	Bayerische Motoren Werke AG	JBSC
e1*2007/46*1988*00	BMW M GmbH Gesellschaft	F34XM
e1*2007/46*2017*00	Bayerische Motoren Werke AG	G3K
e1*2007/46*2019*00	BMW M GmbH Gesellschaft	F8CM
e1*2007/46*2018*00	Bayerische Motoren Werke AG	F1H
e1*2007/46*2020*00	Bayerische Motoren Werke AG	G6X
e1*2007/46*2014*00	Volkswagen AG	CD
e1*2007/46*2038*00	Audi Sport GmbH	F3

e1*2007/46*2063*00	Bayerische Motoren Werke AG	FML2E
e1*2007/46*2064*00	Bayerische Motoren Werke AG	F2GC
e1*2007/46*2066*00	BMW M GmbH Gesellschaft	F56XM

