

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Datenschutz und Cybersicherheit für Autofahrer stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Digitalisierung in modernen Autos nimmt stetig zu. Zur Ermöglichung der Funktionen eines modernen Autos sind darin etwa Sensoren, Kameras, Mikrofone und Anwendungen mit Künstlicher Intelligenz eingebaut. Durch die digitale Vernetzung mit der Außenwelt können im Fahrzeug zudem neue Dienstleistungen und Funktionen bereitgestellt werden. Dadurch vergrößert sich jedoch auch die Angriffsfläche und damit die Bedeutung der Cybersicherheit in modernen Fahrzeugsystemen. Neue Technologien können manipuliert werden. Cyberangriffe ermöglichen einen Einfluss auf die Fahrsicherheit. Das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) veröffentlicht ein Branchenlagebild Automotive zur Cybersicherheit in der Automobilbranche und gestaltet nach eigenen Angaben unter anderem praxismgerechte Sicherheitsanforderungen, Standards und Handlungsempfehlungen (Branchenlagebild Automotive des BSI, S. 5; www.bsi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/BSI/Publikationen/Branchenlagebild/branchenlagebild-automotive-2021_2022.pdf?__blob=publication-file&v=8).

Moderne Autos eignen sich aufgrund ihrer zahlreichen Kameras und Sensoren möglicherweise auch zu Spionagezwecken. Zwar gibt es die rechtlichen Bestimmungen der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), wonach Unternehmen auflisten müssen, welche Informationen sie erheben und speichern. Trotzdem stimmt man bei Übergabe eines neuen Fahrzeugs im Rahmen der Datenschutzbestimmungen meist Ausnahmen vom Datenschutz zu und es gibt kaum neutrale Untersuchungen dazu, ob und wie Positionsdaten, Kamerabilder und Audioaufzeichnungen genutzt werden (WirtschaftsWoche v. 28.07.2023 „Der Spion in meinem Auto“, S. 66).

Laut Statistischem Bundesamt stammen 28,2 Prozent der nach Deutschland importierten Personenkraftwagen mit Elektromotor (E-Autos) aus China. Im Vorjahresquartal lag dieser Anteil noch bei 7,8 Prozent. Damit liegt fast eine Vervierfachung dieses Werts innerhalb eines Jahres vor. Immer mehr Unternehmen in Deutschland bieten ihren Mitarbeitern auch E-Autos aus China als Dienstwagen an. Unternehmen im Segment der Autovermietung beziehen für ihre Flotte ebenfalls E-Autos chinesischer Hersteller (www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/05/PD23_182_51.html und www.bild.de/politik/ausland/politik-ausland/politiker-warnen-vor-sixt-deal-mit-china-spionage-gefahr-auf-raedern-81517322.bild.html).

Umgekehrt werden Medienberichten zufolge in China E-Autos der Marke Tesla immer dann aus der chinesischen Stadt Beidaihe verbannt, wenn dort die Parteiführung der

KPCh tagt (WirtschaftsWoche v. 28.07.2023 „Der Spion in meinem Auto“, S. 66). Es wird vermutet, dass mit den verbauten Kameras und Sensoren Spionage betrieben werden könnte (www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-beidaihe-district-bar-tesla-cars-driving-july-local-police-2022-06-20/). Darüber hinaus dürfen sich Tesla-Autos nicht mehr auf und unmittelbar rund um chinesische Militärbasen aufhalten (www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/china-verbannt-tesla-spionage-beidaihe/). Zudem waren im Juni 2022 Tesla-Autos für die Dauer eines Besuchs des chinesischen Präsidenten Xi Jinping auf bestimmten Straßen der chinesischen Stadt Chengdu nicht gestattet (www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-beidaihe-district-bar-tesla-cars-driving-july-local-police-2022-06-20/).

In ihrer Antwort zu Frage 16 der Kleinen Anfrage der CDU/CSU-Fraktion auf Bundestagsdrucksache 20/8338 teilte die Bundesregierung u. a. mit, dass „Daten, die durch im Fahrzeug verbaute Steuergeräte generiert werden, [...] im Fahrzeug selbst gespeichert oder auf Back-End-Systeme der Hersteller oder von Dritten (z. B. Dienstleistern) übertragen werden [können]. Grundsätzlich ist es daher im Fall ausländischer Hersteller möglich, dass Daten auf Servern im jeweiligen Land gespeichert werden. Konkrete Speicherorte für fahrzeuggenerierte Daten chinesischer Hersteller sind nicht bekannt.“. Das heißt, staatliche Behörden in Deutschland können weder den Datenschutz von Fahrern ausländischer Autos in Deutschland garantieren, noch wissen sie überhaupt, wer im Ausland wann auf welche Daten Zugriff hat und ob ggf. sogar eine Echtzeitübertragung der Daten – ohne Wissen des Autofahrers – möglich ist. Das Gleiche gilt für die Umgebung, die ggf. von Autos mit eingebauten Kameras erfasst wird – das können Straßen und Gebäude, aber auch Personen sein. Zugleich heißt es aus der Automobilbranche: „Moderne Fahrzeuge erzeugen stündlich etwa 25 Gigabyte Datenmaterial“ (www.vda.de/de/aktuelles/artikel/eine-schnittstelle-fuer-unzaehlige-informationen). „Moderne Autos wissen, wie viele Menschen wo im Wagen sitzen. Sie erfassen Brems- wie Beschleunigungsphasen und damit das Fahrverhalten sowie Fahrtstrecken. Sie speichern, mit wem telefoniert wird oder können über Kameras und Sensoren freie Parkplätze erfassen und vieles mehr.“ (www.rnd.de/wirtschaft/auto-kfz-versicherer-wollen-an-die-daten-verbraucherschuetzer-warnen-IFAP3GF75FC23EFYNCZV3CID5I.html). Mit dem zunehmenden autonomen Fahren wird die Menge der Daten weiter steigen. Jenseits aller grundsätzlichen Datenschutz- und Cybersicherheitsfragen ist insbesondere ein Zugriff von staatlichen Stellen aus Staaten, die sicherheitspolitisch eine Herausforderung darstellen können, als sehr problematisch zu betrachten. Die Übertragung personenbezogener Daten aus Autos heraus in Staaten außerhalb des Geltungsbereichs der DSGVO und damit der EU ist daher aus Sicht der Antragsteller zu überprüfen und in einige Staaten auszuschließen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. einen Vorschlag für eine gesetzliche Regelung vorzulegen, der für eine Zulassung von Personenkraftwagen (Pkw) in Deutschland voraussetzt, dass die Daten, die durch im Pkw verbaute Steuergeräte – Mikrofone, Kameras, Sensoren, Schnittstellen und andere äquivalente Systeme – generiert werden, ausschließlich auf Server in der Europäischen Union oder sicherheitspolitisch verbündeten Staaten weitergeleitet oder in diesen gespeichert werden;
2. Fragen der Spionagemöglichkeiten sowie der Datenerhebung und des Datenschutzes in und mit modernen, intelligenten und vernetzten Pkw explizit in das Branchenlagebild Automotive des BSI mitaufzunehmen und verstärkt zu adressieren;
3. alle Geschäftsbereiche der Bundesregierung dazu zu verpflichten, ihren Umgang mit modernen, intelligenten und vernetzten Pkw von Herstellern aus Staaten, die sicherheitspolitisch eine Herausforderung für Deutschland und die EU darstellen können, im Umfeld ihrer Liegenschaften und Einrichtungen zu überprüfen;

4. Kritische Infrastrukturen und Unternehmen aus den nationalen Leitindustrien und den Schlüsseltechnologischen Bereichen dazu anzuhalten, ihren Umgang mit modernen, intelligenten und vernetzten Pkw von Herstellern aus Staaten, die sicherheitspolitisch eine Herausforderung für Deutschland und die EU darstellen können, im Umfeld ihrer Liegenschaften und Einrichtungen zu überprüfen;
5. das BSI überprüfen zu lassen, inwiefern Hersteller von modernen, intelligenten und vernetzten Pkw aus Staaten, die sicherheitspolitisch eine Herausforderung darstellen können, die einschlägigen nationalen und europäischen Vorgaben und Empfehlungen mit Blick auf die Herstellung eines standardisierten IT-Sicherheitsniveaus über die gesamte Wertschöpfungskette, den Zugriff per Fernservice durch entsprechende Dienstleister, die Berücksichtigung von Fragen der Cybersicherheit in Konzept-, Produktentwicklungs- und Nachbearbeitungsphasen eines Fahrzeugs, das Management und die Prozesse zur Prüfung von Cybersicherheitstechnik in Kraftfahrzeugen und die Software-Aktualisierungstechnik und -prozesse einhalten.

Berlin, den 27. November 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

