



# HESSISCHER LANDTAG

22. 04. 2021

## **Kleine Anfrage**

**Tobias Eckert (SPD) und Nadine Gersberg (SPD) vom 18.12.2020**

**Datenverarbeitung und Künstliche Intelligenz in Fahrzeugen**

**und**

**Antwort**

**Ministerin für Digitale Strategie und Entwicklung**

### **Vorbemerkung Fragesteller:**

Auch in der Automobilindustrie sorgt die Digitalisierung für eine Vielzahl von Innovationen und Entwicklungen u.a. das autonome Fahren. Um Hindernisse zu umfahren oder die kürzeste Strecke zu berechnen werden Fahrerassistenz- und Navigationssysteme in Zusammenarbeit mit Algorithmen genutzt. Auch die Anwendung von Künstlicher Intelligenz nimmt im modernen Auto zu. Grundlage für diese Neuerungen ist immer das Erheben und Analysieren von Daten. Im vernetzten und internetfähigem Auto fallen daher erhebliche Datenmengen über Zustand, Bewegungen und Umgebung des Fahrzeugs an. Durch diese Erhebungen und darüber hinaus werden teilweise sensible Daten über das Verhalten der Fahrenden erhoben.

### **Vorbemerkung Ministerin für Digitale Strategie und Entwicklung:**

Die Ausstattung von Fahrzeugen mit datenverarbeitenden Komponenten ist in den vergangenen Jahren deutlich erweitert worden. Häufig stehen hierbei Komfort- oder Wartungsanforderungen im Vordergrund. Entsprechend gestaltete Komponenten und Dienste sind jedoch zugleich die Grundvoraussetzung für die schrittweise Automatisierung von Fahraufgaben, die zu einer Entlastung des Fahrzeugführers von Routineaufgaben sowie zur Vermeidung bzw. Korrektur von Fahrfehlern beitragen kann. Darüber hinaus können moderne, vernetzte Fahrzeuge im Rahmen entsprechender kooperativer Systeme einen Beitrag zur besseren Verkehrslenkung und mithin einer besseren, nachhaltigeren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur beitragen. Perspektivisch können (teil-)autonome Fahrzeuge wichtige Aufgaben, z.B. bei KEP-Diensten oder im Nahverkehr, übernehmen.

Die Landesregierung befürwortet grundsätzlich Bestrebungen des Bundes, für den Einsatz von autonomen Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum einen umfassenden gesetzlichen Rahmen schaffen zu wollen. Dabei muss es aus ihrer Sicht zu einem interessengerechten und transparenten Ausgleich von Interessen des Datenschutzes und der Datensicherheit einerseits und den berechtigten Interessen von Fahrzeugherstellern und Anbietern ergänzender Dienstleistungen andererseits kommen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Hessischen Minister des Innern und für Sport wie folgt:

Frage 1. Welche Daten werden bei der Nutzung eines Fahrzeugs nach Kenntnis der Landesregierung gespeichert?

Vernetzte Fahrzeuge sammeln, speichern, verarbeiten und leiten Daten nach Kenntnis der Landesregierung bereits heute in einem großen Umfang weiter, z. B. zur Identifizierung von Motorfehlern und anderer Wartungserfordernisse. Dazu gehören aber auch Daten zum Fahrverhalten resp. der Fahrdynamik, Navigations- und Standortdaten und Umgebungsdaten.

„Autonome“ Fahrzeuge gehen über die unmittelbaren Service- und Sicherheitsfunktionen jedoch hinaus. Für ihre Funktionsfähigkeit ist eine kontinuierliche Erfassung von Fahrzeug- und Umweltdaten Grundvoraussetzung. In diesem Kontext können z. B. insassenbezogene, umweltbezogene, drittanbieterbezogene oder fahrzeugbezogene Daten gewonnen und teilweise in Echtzeit an Dritte, bspw. andere Verkehrsteilnehmer, übermittelt werden. So entstehen neue Kommunikationsmuster und Schnittstellen, z. B. zum Eigentümer/Hersteller oder Entitäten wie anderen Fahrzeugen oder Verkehrszentralen/-steuerungseinheiten.

Dabei können unterschiedliche Aufgaben und Ziele der Datennutzung ineinander übergehen. So kann ein über das Navigationssystem eingegebenes Ziel dem Komfort und/oder der Sicherheit des Fahrers dienen, lässt aber auch Rückschlüsse auf Bewegungsgewohnheiten (Häufigkeit der Auswahl, Verweildauer etc.) oder Fahrverhalten/Dynamik (Beschleunigung/Abbremsen, Fahrtdauer/Geschwindigkeit) bzw. Fähigkeiten des Fahrers zu. Dies berührt nicht nur Fragen des Datenschutzes, sondern auch Fragen der Datensicherheit.

Aus Sicht der Landesregierung ist es richtig, in der Diskussion um datenschutzrechtliche Aspekte autonomen Fahrens nicht lediglich die informationelle Selbstbestimmung des Fahrers im engeren Sinne in den Blick zu nehmen. So verfolgt die Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zwar an sich einen technikneutralen Ansatz und unterscheidet zwischen personenbezogenen und nicht-personenbezogenen Daten. Wie oben skizziert, lassen jedoch in vernetzten resp. autonomen Fahrzeugen nahezu alle technischen Daten auch Rückschlüsse auf den Nutzer zu und sind insoweit datenschutzrechtlich relevant.

Frage 2. Zu welchen Zwecken werden nach Kenntnis der Landesregierung die aus dem Fahrzeug übermittelten Daten von der jeweiligen Stelle wie z. B. Versicherungen verarbeitet?

Soweit der Landesregierung bekannt, können insbesondere für folgende Dritte die entstehenden Daten von Interesse sein:

- Hersteller:  
U.a. Wartungsintervalle, Fahrzeugnutzung, Qualitätskontrolle, Navigationsdienste.
- Versicherungsanbieter:  
u. a. Fahrverhalten, Fahrzeugsicherheit, regionale Gefährdung durch Diebstahl/Vandalismus.
- Flottenbetreiber:  
U.a. Fahrverhalten des konkreten Kunden, Fahrzeugsicherheit, Fahrzeugortung, technische Aspekte.
- Weitere kommerzielle Dienste (standortbezogen):  
U.a. gezielte Werbebotschaften, Reiseziele und Reisezwecke.
- Staatliche Stellen:  
U.a. Fahrer-/Fahrzeugüberwachung, Ordnungswidrigkeiten/Straftaten (verkehrsrechtlich/polizeilich), Rekonstruktion Unfallgeschehen; Verkehrsüberwachung, -steuerung und -planung (Verkehrszentralen, Kommunen etc.).

Frage 3. Liegen der Landesregierung Informationen darüber vor, mit welchen Unternehmen Automobilbetriebe zur Speicherung, Nutzung und Analyse der Daten kooperieren?

- a) Falls ja, bitte listen Sie diese Unternehmen und deren Kooperationen für die Automobilindustrie auf?
- b) Falls nein, warum nicht?

Frage 4. Liegen der Landesregierung Informationen darüber vor, welche hessischen Unternehmen oder Start-Up's in dem Bereich Verarbeitung Daten, Speicherung, Nutzung und Analyse mit Automobilbetrieben auf dem Markt sind?

- a) Falls ja, bitte listen Sie diese Unternehmen, deren Standort und die Anzahl der Mitarbeiter auf?
- b) Falls nein, warum nicht?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Gegenstand der Fragen fällt nicht den Verantwortungsbereich der Landesregierung.

Frage 5. Wie schätzt die Landesregierung die Gefahr von Datenmissbrauch in internetfähigen Fahrzeugen ein?

Mit zunehmender Vernetzung eines Fahrzeuges steigt die Zahl der möglichen Ansatzpunkte für Datenmissbrauch und Cyberattacken. Daher müssen Konzepte wie „Privacy/Security by Default“ oder „Privacy/Security by Design“ und Grundsätze wie Datensparsamkeit und Datensicherheit nach Auffassung der Landesregierung über die gesamte automobilen Wertschöpfungskette angewendet werden, also technisch-organisatorische Datensicherheitsmaßnahmen, wie sie u. a. – in Abhängigkeit vom risikoangemessenen Schutzniveau – Art. 32 DSGVO adressiert.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die Landesregierung, dass das Weltforum für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) – als Arbeitsgruppe (WP.29) des Inland Transport Committee (ITC) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN ECE) – im vergangenen Jahr Regelungen zu Cybersicherheit

und für „Cyber Security Management Systeme (CSMS)“ angenommen hat („Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der Cybersicherheit und des Cybersicherheitsmanagementsystem“). Durch deren Veröffentlichung (ABl. L 82 vom 9.3.2021, S. 30ff.) liegt auch für die europäische Ebene nunmehr ein verbindliches und umfassendes Regelungssystem vor. Die Regelung umfasst u.a.:

- Anforderungen an das Cybersicherheitsmanagementsystem,
- Anforderungen an Fahrzeugtypen,
- Bestimmungen zur Berichterstattung,
- Beschreibung von Bedrohungen und entsprechenden Minderungsmaßnahmen.

Ergänzend werden durch die Regelung „Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Softwareaktualisierung und des Softwareaktualisierungsmanagementsystems“ (ABl. L 82 vom 9. März 2021, Seite 60ff.) z. B. Anforderungen an die drahtlose Aktualisierung („Over-the-Air“) formuliert.

Aus Sicht der Landesregierung wird durch den klaren Leistungs- und Prüfungskatalog für die Fahrzeughersteller ein tragfähiger Rahmen für die Verbesserung von Datenschutz- und Datensicherheit bei der zunehmenden Automatisierung, Vernetzung und Digitalisierung von Mobilität geschaffen.

Frage 6. Wie wird nach Kenntnis der Landesregierung der Datenschutz bei mit dem automatischen Notrufsystem Emergency Call (eCall) ausgerüsteten Automodellen gewährleistet?

Der bei Neufahrzeugen verpflichtende Dienst „eCall“ ist in der europäischen Norm EN15722 definiert. Er überträgt ausschließlich im Falle eines Notfalls bzw. eines Hilfeersuchens der Fahrzeuginsassen Daten an die mit der Bearbeitung des Hilfeersuchens befasste Stelle. Im Falle eines durch die Fahrzeugsysteme erkannten Unfalles erfolgt die Datenübertragung automatisiert ohne eine Veranlassung durch den/die Fahrzeuginsassen. Eine anderweitige (permanente) Datenübertragung/ Datennutzung innerhalb dieses Dienstes ist nicht vorgesehen.

Die übertragenen Daten beschränken sich auf die für das Hilfeersuchen relevanten Informationen, wie z.B. Position des Fahrzeuges (einschl. Fahrtrichtung), rettungsrelevante technische Ausstattungen des Fahrzeuges (z.B. Antriebsart) und ggf. ausgelöste Sicherheitssysteme (z.B. Airbag). Dieser Datensatz ist in o.g. Norm als „Minimum Set of Data“ (MSD) definiert. Die Belange des Datenschutzes erscheinen daher beim Dienst „eCall“ hinreichend gewahrt.

Frage 7. Wie wird die Einhaltung von datenschutzrechtlichen Vorgaben bei Dienstfahrzeugen sichergestellt?

Die Übermittlung der Daten von Fahrzeugen an Vertragspartner und Hersteller richtet sich nach dem aktuellen Stand der datenschutzrechtlichen Vorgaben und den im Rahmen der Beschaffung mit den Herstellern geschlossenen vertraglichen Vereinbarungen und allgemeinen Geschäftsbedingungen. Eine Übermittlung von weiteren Daten an Dritte, über die in Satz 1 genannten, erfolgt durch das Land Hessen nicht.

Nach der jeweils gültigen Dienstkraftfahrzeugrichtlinie (Bestimmungen über Beschaffung und Vertrieb von Fahrzeugen sowie die Schadensabwicklung bei Unfällen - Kfz-Bestimmungen - vom 14. September 2020, StAnz. Nr. 38 Seite 943) ist für jedes Fahrzeug des allgemeinen Dienstreiserverkehrs ein Fahrtenbuch und ein Kostenblatt zu führen.

Bei der Polizei erfolgt die Dokumentation mit Hilfe des elektronischen Fahrtenbuchs bzw. der elektronischen Fahrzeugakte im Fuhrparkverwaltungsprogramm. Die zu führenden Fahrtenbücher und Kostenblätter sind ständig unter Verschluss bzw. in gesicherten internen Systemen gespeichert, sodass auch die Datensicherheit gewährleistet wird.

Frage 8. Wie wird gewährleistet, dass die Hoheit über gespeicherte oder verwendete Daten bei den Fahrzeugnutzerinnen und Fahrzeugnutzer bleiben?

Auf die Antwort zur Fragen 1 sowie die Vorbemerkung und die einschlägigen Rechtsgrundlagen wird verwiesen.

Frage 9. Inwieweit verwendet die Polizei Daten aus internetfähigen Fahrzeugen (bitte aufschlüsseln nach Delikt und Zweckrichtung)?

Eine polizeiliche Nutzung möglicher Daten eines internetfähigen „Connected Car“ ist – sowohl im Bereich präventiver als auch repressiver polizeilicher Maßnahmen - im Rahmen der gesetzli-

chen Regelungen maßgeblich vom jeweiligen Fahrzeughersteller, dem Fahrzeugtyp, dessen Ausstattung bzw. Produktionsdatum sowie von der Einwilligung zur Datenübertragung durch Fahrzeughalter/Fahrzeugnutzer bzw. den Regularien der DSGVO unterliegenden Speicherung durch den Hersteller abhängig.

Besondere Schwierigkeiten zur Nutzung dieser Daten entstehen dadurch, dass die Automobilhersteller unterschiedliche technische Standards und Ziele bei der Entwicklung ihrer individuellen „Connect“-Systeme verfolgen. Die jeweiligen Hersteller entwickeln ihre Systeme autark mit technisch unterschiedlichen Ansätzen.

Für die operative Einsatztechnik unterhält das Hessische Landeskriminalamt auch deshalb ein Sachgebiet, dessen Spezialisten unter anderem in einem engen Kontakt zu den Automobilherstellern stehen. Das Sachgebiet Operative IT wurde 2018 vor dem Hintergrund der Digitalisierung und Automatisierung im Bereich der Fahrzeugindustrie sowie alltäglicher Lebensbereiche eingerichtet. Es befasst sich unter anderem auch mit der „Automotive IT“.

Bei schweren Verkehrsunfällen und schweren Straftaten sowie zur Abwehr erheblicher Gefahren obliegt es der Polizei, die auswertbaren Fahrzeugdaten einer sachverständigen Auswertung zugänglich zu machen. Dies erfolgt unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen durch Unterstützung der Automobilindustrie (Automobilhersteller oder Systemlieferanten).

Eine statistische Erfassung der Anwendungsfälle der Datenerhebung aus Kraftfahrzeugen liegt nicht vor. Für das Jahr 2020 geht das Hessische Landeskriminalamt von einschlägigen Präventivmaßnahmen im niedrigen einstelligen Bereich und in der Repression von ca. 100 Maßnahmen aus.

Wiesbaden, 15. April 2021

**Prof. Dr. Kristina Sinemus**