



# HESSISCHER LANDTAG

27. 05. 2025

WVA

## Antrag

### Fraktion der AfD

#### Schutz vor unautorisierter Verarbeitung personenbezogener Fahrzeugdaten

Der Landtag wolle beschließen :

1. Der Landtag bekennt sich uneingeschränkt zu den Datenschutz- und Freiheitsrechten der hessischen Autofahrer, insbesondere im Hinblick auf die Erhebung und Verarbeitung personenbezogener Fahrzeugdaten durch OBFCM-Systeme. Diese Rechte genießen höchste Priorität, da sie fundamentale gesellschaftliche Grundrechte, wie die informationelle Selbstbestimmung schützen.
2. Der Landtag stellt fest, dass durch die EU-Verordnung 2018/1832 seit 2021 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge der Klassen M1 (Pkw) und N1 (leichte Nutzfahrzeuge) die Erhebung und Verarbeitung von Verbrauchs- und Fahrzeugdaten mittels OBFCM-Systemen vorgeschrieben ist. Da gleichzeitig die Übermittlung der Fahrgestellnummern erfolgt, können diese Daten den Fahrzeughaltern beziehungsweise -führern direkt zugeordnet werden, wodurch eine Verletzung der Persönlichkeitsrechte stattfindet.
3. Der Landtag fordert, dass die Datenerhebung durch OBFCM-Systeme gleichberechtigt für alle Fahrzeugtypen erfolgt, unabhängig von der Antriebsart. Eine Besserstellung von E-Fahrzeugen (BEV) durch Ausnahme dieser vom OBFCM Verfahren ist unverzüglich zu beenden.
4. Der Landtag fordert, dass die Verarbeitung durch die OBFCM-Systeme erhobenen Fahrzeugdaten gesetzlich so geregelt wird, dass ein Auslesen und Verarbeiten dieser Daten nur mit der vorherigen ausdrücklichen Einwilligung des Fahrzeughalters zulässig ist.
5. Der Landtag fordert den sofortigen Stopp der Weiterleitung und Verarbeitung von Fahrgestellnummern betroffener Fahrzeuge. Zur Feststellung von Abweichungen der Verbrauchswerte zwischen Herstellerangaben und Verbrauchsdaten aus dem realen Fahrbetrieb, genügt die Identifizierung der Fahrzeuge durch Fahrzeugtyp und Schlüsselnummern.
6. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, über den Bundesrat Druck auf die Bundesregierung auszuüben, damit diese schnellstmöglich Verhandlungen mit der EU-Kommission und der Europäischen Umweltagentur (EEA) aufnimmt, um Änderungen im Sinne dieses Antrages herbeizuführen. Sollte dies scheitern, wird die Bundesregierung aufgefordert, eine Nichtigkeitsklage gegen die EU-Verordnung 2018/1832 zu prüfen

#### Begründung:

Seit dem 01.01.2021 müssen neu zugelassene Fahrzeuge der Klassen M1 (Pkw) und N1 (leichte Nutzfahrzeuge) mit einem OBFCM-System (On Board Fuel Consumption Monitoring) ausgestattet sein. Grundlage hierfür ist die EU-Verordnung 2018/1832, die vorschreibt, dass bestimmte Fahrzeugdaten aufgezeichnet, per automatischer Datenübertragung vom Fahrzeug zum Hersteller oder durch Fachwerkstätten beziehungsweise technische Überwachungsorganisationen ausgelesen und an die Hersteller versandt werden. Diese Daten werden letztlich von den Fahrzeugherstellern an die Europäische Umweltagentur (EEA) übermittelt, die sie über die Zeitdauer von bis zu 20 Jahren speichert und weiterverarbeitet.

Betroffen sind Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (ICE) und Hybridantrieb (HEV), während reine Elektrofahrzeuge (BEV) von dieser Verpflichtung ausgenommen sind, obwohl es insbesondere in der E-Mobilität sinnvoll sein kann, die Verbrauchsangaben der Hersteller mit den Verbrauchsdaten aus dem realen Fahrbetrieb zu vergleichen.

Die erhobenen Datenmengen sind erheblich und umfassen unter anderem:

- Fahrzeugidentifizierungsnummer (Fahrgestellnummer),
- Kraftstoffverbrauch in Liter,
- Zurückgelegte Strecke,
- Kraftstoffdurchsatz des Motors in Gramm pro Sekunde oder Liter pro Stunde,
- Fahrzeuggeschwindigkeit in Kilometer pro Stunde.

Zusätzlich bei Plug-in-Hybriden:

- Kraftstoffverbrauch im Betrieb bei Entladung oder der Erhöhung des Ladezustandes,
- Zurückgelegte Strecken im Betrieb bei Entladung oder im vom Fahrer wählbaren Modus,
- Der Batterie zugeführte Netzenergie insgesamt in kWh.

Durch die gleichzeitige Übermittlung der Fahrgestellnummer können diese Daten direkt den Fahrzeughaltern oder -führern zugeordnet werden, was eine personenbezogene Verarbeitung darstellt und in dieser Hinsicht den „gläsernen Autofahrer“ schafft. Dieses Verfahren stellt eine erhebliche Verletzung der Persönlichkeitsrechte dar und gefährdet das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung.

Die Pflicht zur Aufzeichnung, Übermittlung und Verarbeitung dieser Daten wird von Seiten der EU mit dem Anspruch begründet, eine Reduktion von Abweichungen zwischen den Laborwerten der Hersteller und Verbrauchsdaten aus dem realen Fahrbetrieb zu erreichen. Dies soll ein Beitrag zur Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte, gemäß der EU-Verordnung 2019/631 leisten. Diese Argumentation dürfte jedoch auf einer ideologisch geprägten Klimapolitik basieren, die grundlegende Freiheitsrechte ignoriert. Zudem birgt das Verfahren ein Missbrauchspotential, da es denkbar ist, dass Kraftfahrzeugführer künftig sanktioniert werden könnten, sofern ihr Fahrverhalten als „klimaschädlich“ eingestuft wird.

Wiesbaden, 27. Mai 2025

Der Parlamentarische Geschäftsführer:  
**Dr. Frank Grobe**