

Standpunkt

Fahrmodusspeicher für automatisierte Fahrfunktionen

Fahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen müssen den Fahrbetrieb lückenlos dokumentieren. Noch nicht geregelt ist die Frage, wie die Berechtigten technisch und organisatorisch Zugriff auf diese Information erhalten können und an welchem Ort die Speicherung der Daten erfolgen soll.

Datenspeicher nach § 63 a StVG

Kraftfahrzeuge, die mit automatisierten Fahrfunktionen nach §1a StVG ausgestattet sind, müssen in einem Fahrmodusspeicher eine Positions- und Zeitangabe speichern, wenn

- ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und System erfolgt oder
- der Fahrer vom System zur Übernahme der Fahraufgabe aufgefordert wird bzw.
- eine technische Störung des Systems auftritt.

ADAC Position

Menschen dürfen nur für eigenes, schuldhaftes (Fehl-)verhalten verantwortlich gemacht werden. Bei der Nutzung von Fahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen muss deshalb dokumentiert werden, ob das Fahrzeug zum Zeitpunkt eines Verkehrsverstoßes automatisiert fuhr, vom Fahrer gesteuert wurde oder sich gerade in der Übergabephase zwischen menschlichem Fahrer und automatisiertem System befand.

Polizei und Gerichte müssen diese Information mit vertretbarem Aufwand prüfen können, damit der Fahrer sich von einem ggf. vorgeworfenen Verkehrsverstoß entlasten kann. Der ADAC spricht sich dafür aus, diese Daten nicht nur im Fahrzeug zu speichern, sondern sie auch an einen unabhängigen Datentreuhänder außerhalb des Fahrzeugs zu übertragen. Diese Redundanz beugt Manipulationen vor und erleichtert die Rekonstruktion der Ereignisse auch dann, wenn das Fahrzeug, z. B. nach Verkauf oder Zerstörung, nicht mehr zur Verfügung steht.

Die Speicherung und Übermittlung der Daten dient ausschließlich dem gesetzlichen Zweck der Nachvollziehbarkeit der Letztverantwortung (Fahrer oder System). Daten dürfen nur dann an

einen berechtigten Dritten übermittelt werden, wenn dies in § 63 a StVG ausdrücklich erlaubt wurde.

Verbraucher und Gesellschaft erwarten durch die Automatisierung eine deutliche Verbesserung der Sicherheit im Verkehr. Sie haben deshalb auch ein berechtigtes Interesse daran zu wissen, ob und wie häufig Fahrzeuge im automatisierten Fahrmodus an Unfällen beteiligt sind. Für den Verbraucher muss außerdem überprüfbar sein, ob die Hersteller ihr Leistungsversprechen hinsichtlich der Sicherheit ihrer Systeme erfüllen. Nur eine digitale Übermittlung der relevanten Daten an einen Datentreuhänder kann die dafür erforderliche und im Gesetz bereits vorgesehene anonymisierte, statistische Auswertung sicherstellen.

Alle gespeicherten Daten müssen zuverlässig gegen Löschen, Manipulation und unberechtigten Zugriff geschützt und dürfen ausschließlich für den vorgesehenen Zweck genutzt werden.

Wenn ein Berechtigter die Daten zu den definierten gesetzlichen Zwecken erhalten darf, ist hierfür ein einfacher und nutzerfreundlicher Prozess erforderlich. Eine ausschließliche Speicherung des Datensatzes im Kraftfahrzeug würde, neben den organisatorisch-technischen Problemen, zu erhöhten Kosten für alle Beteiligten führen (z. B. Kosten für das Auslesen durch einen Sachverständigen oder die Kfz-Werkstatt). Zudem ist der Prozess der Löschung von Daten nach Ablauf der gesetzlichen Speicherfristen und bei Veräußerung des Fahrzeugs im Fahrzeug kaum praktikabel vorstellbar. In vernetzten Fahrzeugen, die ständig Daten mit Rechenzentren austauschen, erscheint zudem die Notwendigkeit, Daten mittels physischen Zugriffs am Fahrzeug auszulesen, nicht mehr zeitgemäß.