

Michael Grella

14476 Fahrland

Zulassung zum Straßenverkehr

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 05.06.2008 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil er dem Anliegen nicht entsprechen konnte.

Begründung

Mit der Eingabe soll erreicht werden, dass in allen für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen ein elektronischer Unfall-Datenschreiber (UDS) – vergleichbar einer sogenannten "Black Box" in Flugzeugen – eingebaut wird.

In der öffentlichen Petition, der sich 98 Mitzeichner angeschlossen haben, wird Folgendes ausgeführt:

In Neufahrzeugen sollten diese Geräte serienmäßig fest eingebaut werden. Alt-Fahrzeuge, welche vom Fahrzeughalter freiwillig nachgerüstet würden, sollten einen Nachlass bei der Kfz-Steuer und/oder bei der Kfz-Haftpflichtversicherung erhalten.

Die Technologie sei seit Jahren markt- und serienreif vorhanden, entsprechende Geräte verfügbar und der Einbau durch Fachwerkstätten kein Problem. Es handle sich um einen elektronischen Speicher, der quasi wartungs- und bedienungsfrei sei. Der UDS speichere die letzten Sekunden vor einem Unfallgeschehen; im Wesentlichen seien dies: die Geschwindigkeit, die Fahrtrichtung, gesetzte Blinkzeichen und der Beleuchtungsstatus. Diese Aufzeichnungen sollten im Falle eines Unfalls die Rekonstruktion des Hergangs durch entsprechende Sachverständige sachlich und objektiv

ermöglichen, ohne ausschließlich auf die eventuell vorhandenen und oft widersprüchlichen, vagen Aussagen von Unfallzeugen angewiesen zu sein.

Die Aufzeichnung trage auch zur Entlastung eines möglicherweise zu Unrecht Beschuldigten bei, da aus der bisherigen Beweisaufnahme nicht immer alle Entlastungsindizien zweifelsfrei erkennbar wären. Beispielsweise seien oft sichtbare Bremsspuren erst nach zeitlicher Verzögerung oder auch aufgrund der Fahrbahnbeschaffenheit (Öl-Schmierfilm, Blattwerk, feuchte Fahrbahn usw.) gar nicht erkennbar. Zudem verlängere das Antiblockiersystem (kurz: ABS), welches durch "Stotterbremsung" den Radstillstand verhindere, den Bremsweg unter Umständen beträchtlich. Somit ließe sich die Fahrzeuggeschwindigkeit und letztlich die Schuldfrage schwer eindeutig klären.

Mit dem Vorhandensein eines UDS ließen sich auch im Zivilprozessrecht strittige Beweisfragen zweifelsfrei klären.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Berücksichtigung einer Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie der Ergebnisse der öffentlichen Beratung des Petitionsausschusses wie folgt dar:

Sowohl die Bundesregierung als auch die Europäische Kommission befassen sich seit einiger Zeit mit den Vor- und Nachteilen elektronischer Aufzeichnung von Fahrdaten. Bei einer Vorschrift über die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Unfalldatenspeichern würde es sich um eine technische Regelung handeln, die wegen der erreichten Vollharmonisierung der fahrzeugtechnischen Regelungen nur noch auf EG-Ebene – nicht mehr aber auf nationaler Ebene – erlassen werden kann. Die Europäische Kommission ist den technischen Möglichkeiten bereits in Forschungsprojekten unter der Kurzbezeichnung "VERONICA" und "VERONICA II" nachgegangen. Eine Entscheidungsreife in dem vom Petenten genannten Sinne liegt aber noch nicht vor.

Schon heute werden Fahrzeuge mit Unfalldatenspeichern ausgestattet. Dies erfolgt aber auf freiwilliger Basis. Bei einer verbindlichen Ausrüstung müssten neben den technischen Fragen die Zugriffsrechte, der Verwendungszweck und der Datenschutz geklärt werden. Auch diese Punkte werden auf EG-Ebene diskutiert. Um hier eine weitere Klärung zu erreichen, hatte die Europäische Kommission für den 17. Oktober

2007 zu einem Kolloquium eingeladen. Den darauf aufbauenden Erörterungen kann wegen der eingangs erläuterten Zuständigkeitsfrage nicht vorgegriffen werden.

Nicht übersehen werden dürfen die Fragen des Datenschutzes. Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit hat anlässlich eines internationalen Workshops "Fahrdatenaufzeichnungen und Datenschutz" am 28. März 2006 auf Folgendes aufmerksam gemacht:

"Wenn solche Geräte zukünftig in alle Fahrzeuge eingebaut werden müssten, könnte lückenlos kontrolliert werden, wer wann wo und wie gefahren ist. Dem steht das in den europäischen Verfassungen garantierte Grundrecht des Einzelnen auf freie Entfaltung der Persönlichkeit gegenüber, das auch das Recht umfasst, sich möglichst frei von Registrierung und Überwachung zu bewegen."

Es geht hier um unterschiedliche Geräte zum Einbau in Kraftfahrzeuge, vom umfassenden Fahrdatenspeicher (FDS) (so genannter "Event Data Recorder" – DER –), der technische Daten während der ganzen Fahrt und auch individuelles Fahrverhalten aufzeichnen kann, bis zum reinen Unfalldatenschreiber (UDS) (auch Accident Data Recorder – ADR –), der nur die Daten unmittelbar vor und nach einem Unfall aufnimmt.

Nach der vom Ausschuss geteilten Auffassung des Bundesbeauftragten für den Datenschutz ist der Einsatz derartiger Geräte nur vertretbar, wenn die folgenden datenschutzrechtlichen Anforderungen erfüllt sind:

- Ein verpflichtender Einbau der "Event Data Recorder" sollte nur bei besonders gefahrgeneigten Transporten (z. B. Gefahrguttransporten) und Bussen vorgesehen werden. Dabei ist darauf zu achten, dass sich die Speicherung der Daten auf besondere Vorkommnisse (Unfalldatenschreiber) beschränkt. Eine Dauerkontrolle des Fahrers muss auch hier unterbleiben.
- Ein freiwilliger Einbau von "Event Data Recordern" in andere Fahrzeuge begegnet keinen grundlegenden Datenschutzbedenken. Dabei ist sicherzustellen, dass die Einwilligung tatsächlich freiwillig ist und dass auf Kfz-Halter und Fahrer auch kein ökonomischer Zwang ausgeübt wird - etwa durch Versicherungsgesellschaft-

ten. Im gewerblichen Bereich muss der Arbeitnehmerdatenschutz (keine Dauerbeobachtung am Arbeitsplatz) beachtet werden.

- Jegliche Aufzeichnung bei und Datenübermittlung aus EDR-Systemen muss für den Halter und für den Nutzer des Fahrzeugs transparent sein. Dabei ist sicherzustellen, dass eine gegenseitige Kontrolle von verschiedenen Nutzern eines Fahrzeugs oder durch den Halter – etwa bei Mietwagen – unterbleibt.
- Die Speicherung sollte ausschließlich dezentral in dem Fahrzeug unter Kontrolle der Halter/Fahrer und nicht in zentralen Datenbanken stattfinden. Außer bei der Aufzeichnung von Unfalldaten muss für den Fahrer jederzeit die Möglichkeit bestehen, die Aufzeichnung abubrechen und die gespeicherten Daten zu löschen.
- Die Daten sind technisch – durch Verschlüsselung – gegen Missbrauch zu schützen. Der Zugriff auf die Daten muss auf diejenigen beschränkt werden, die aufgrund einer gesetzlichen Ermächtigung (etwas zur Aufklärung des Unfallgeschehens) oder auf Basis der Einwilligung (z. B. Werkstätten) hierzu befugt sind. Ein heimlicher Zugriff auf die Daten ist auszuschließen.

Auch der jährlich in Goslar tagende Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich bereits zweimal mit dem Thema Unfalldatenspeicher befasst und ist dabei zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen gelangt. Zusammenfassend lässt sich aus jetziger Sicht feststellen, dass die Vor- und Nachteile eines Aufzeichnungssystems noch nicht hinreichend geklärt sind, um zu einer auf europäischer Ebene erforderlichen konsensfähigen Auffassung zu gelangen. Entsprechende Systeme müssen nicht nur exakt beschrieben werden und sicher funktionieren. Es bedarf insbesondere der Akzeptanz aller Beteiligten und insbesondere darf keine Rechtsunsicherheit hinsichtlich der verfassungsrechtlichen Zulässigkeit aufkommen.

Aus diesen Gründen sieht der Petitionsausschuss derzeit keinen Anlass, im Sinne der Petition tätig zu werden und empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen.