

## Standpunkt

### Ereignisdatenspeicher

**In modernen Kfz werden viele Daten erfasst, verarbeitet und auch gespeichert. Die Ausgestaltung und der Zugriff auf diese Datenspeicher sowie die Verwendung der Daten muss geregelt werden, um Datenschutz und die informationelle Selbstbestimmung der Verbraucher zu gewährleisten.**

#### Datenerfassung im Kraftfahrzeug

Moderne Autos sind mit zahlreichen Sensoren ausgestattet, die technische Parameter und Umweltbedingungen messen und verfügbar machen. In elektronischen Steuergeräten werden diese Daten ausgewertet, um z. B. Einspritzmengen und Zündzeitpunkte des Motors zu regeln. Sicherheitssysteme wie ESP oder Airbagsteuergerät werten u. a. Drehwinkel- und Beschleunigungssignale aus, um vor und während einem Unfall schützend eingreifen zu können.

#### Datenspeicherung

Getrieben von aufwändigen Produkthaftungsprozessen in den USA sind viele Hersteller dazu übergegangen, bestimmte Parameter in den Steuergeräten zu speichern, um diese Daten für die Aufklärung von technischen Störungen und Unfälleignissen nutzen zu können.

Im normalen Betrieb werden diese Daten wiederkehrend überschrieben. Bei einem Unfälleignis wird eine Zeitspanne ca. 5 Sekunden vor bis 3 Sekunden nach dem Ereignis dauerhaft gesichert.

#### Allgemeine Sicherheitsverordnung für Kraftfahrzeuge

Auf EU Ebene wurde Anfang 2019 eine überarbeitete Fassung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit für Kraftfahrzeuge verabschiedet. Voraussichtlich ab 2022 müssen neue Kraftfahrzeuge – neben anderen Sicherheitssystemen – mit einem Ereignisdatenspeicher (EDR) ausgerüstet werden, der kurz vor, während und unmittelbar nach einer Kollision die Geschwindigkeit, Verzögerung, Position und Neigung des Fahrzeugs auf der Straße, den Zustand und die Aktivierungsrate aller seiner Sicherheitssysteme sowie des e-Call-Systems, Aktivierung der Bremse und relevante Eingangsparameter für die fahrzeugeigenen aktiven Sicherheits- und Unfallverhütungssysteme mit hoher Genauigkeit aufzeichnet. EDR

lässt sich nicht deaktivieren. Die gespeicherten Daten dürfen durch den Unfall nicht zerstört werden. Sie müssen anonymisiert und gegen Manipulation und unerlaubte Nutzung geschützt werden. Während Fahrzeugtyp, -version und -variante sowie die eingebauten Sicherheitssysteme präzise dokumentiert werden müssen, dürfen die letzten vier Ziffern der Fahrzeugidentifizierungsnummer (VIN) oder andere Informationen, mit denen das individuelle Fahrzeug, sein Eigentümer oder Halter identifiziert werden könnte, nicht gespeichert werden. Auf Grundlage europäischer oder nationaler Rechtsvorschriften dürfen die anonymisierten Datensätze nationalen Behörden für die Unfallforschung und -analyse über eine standardisierte Schnittstelle zur Verfügung gestellt werden.

#### ADAC Position

Da bereits heute die Mehrzahl der Neufahrzeuge für den europäischen Markt mit EDR-Funktionalität ausgestattet werden, hielt der ADAC eine Ausrichtungsvorschrift bislang nicht für erforderlich. Er forderte jedoch die Standardisierung des Systems und Offenlegung der Datenschnittstelle für unabhängige Gutachter.

Der ADAC wird sich in den nächsten Jahren kritisch mit der technischen Ausgestaltung von EDR im Rahmen einer UN Regulierung oder Global Technical Regulation beschäftigen.

Alle gespeicherten Daten müssen zuverlässig gegen Löschen, Manipulation und unberechtigten Zugriff geschützt und dürfen ausschließlich für den vorgesehenen Zweck genutzt werden. Dabei gilt es, überproportionale Wartungs- oder Reparaturkosten (z. B. wegen aufwändiger Kalibrierverfahren) zu vermeiden.

Es muss gewährleistet sein, dass trotz der vorgeschriebenen Anonymisierung die Daten aus dem EDR als Beweismittel vor Gericht genutzt werden können.