

Julius Adler*

Automatisiertes und autonomes Fahren – verhindert das StVG den „gläsernen Autofahrer“?

Wenngleich es auch noch einige Jahre dauern wird, bis die ersten autonomen Fahrzeuge am täglichen Straßenverkehr teilnehmen werden, so ist dies doch bloß eine Frage der Zeit. Aber schon heute ist die Menge der von automatisierten Fahrzeugen generierten Daten immens. Moderne Fahrzeuge sammeln im Schnitt 25 GB an Daten, erste getestete autonome Fahrzeuge bis zu 300 GB – pro Stunde. Doch: automatisiertes und autonomes Fahren birgt nicht nur Chancen – sondern auch das Risiko fortschreitender Überwachung. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, wurde das StVG um ein Kapitel zur Datennutzung erweitert. Doch gewährleistet das StVG überhaupt einen zeitgemäßen Datenschutz? Und wo wird zukünftig Handlungsbedarf bestehen? Um diese Fragen zu beantworten, erfolgt zunächst ein Überblick über entsprechende datensammelnde Systeme und deren Nutzen, bevor § 63a im Einzelnen analysiert wird.

I. Einleitung

Es ist bloß eine Frage der Zeit, wann die ersten autonomen Fahrzeuge am täglichen Straßenverkehr teilnehmen werden. Aber schon heute ist die Menge der von automatisierten Fahrzeugen generierten Daten immens. Moderne Fahrzeuge sammeln im Schnitt 25 GB an Daten, erste getestete autonome Fahrzeuge bis zu 300 GB – pro Stunde.¹ Diese umfassen nicht nur Daten zum Fahrzeug, sondern beispielsweise auch Aufzeichnungen Dritter.² So sind automatisierte und autonome Fahrzeuge auf diverse datensammelnde Systeme angewiesen, um z. B. das äußere Umfeld zu beobachten. Mit der Einführung des eCall-Systems ist jedes in der EU neu zugelassene Fahrzeug gar obligatorisch vernetzt.³

Autonome Fahrzeuge sind nicht bloß bezüglich Dilemmasituationen und haftungsrechtlichen Fragen umstritten, sondern auch hinsichtlich des Datenschutzes Gegenstand umfangreicher Diskussionen. So forderte Heiko Maas, es dürfe keinen „gläsernen Autofahrer“ geben.⁴

* Der Autor ist Student der Rechtswissenschaft an der Universität Hamburg.

1 Kumpf, Smart Cars – eine datenschutzrechtliche Analyse, 2017, S. 1, mit Verweis auf Lüdemann, Connected Cars – Das vernetzte Auto nimmt Fahrt auf, der Datenschutz bleibt zurück, ZD 2015, 247 (249); Skubatz, Wenn der Fahrer nicht lenkt – die Datafizierung des Autofahrens als Herausforderung für den Datenschutz, in: Albers/Katsivelas (Hg.), Recht & Netz, 2018, S. 431 (444).

2 Stender-Vorwachs/Steeger, Facetten Automatisierten Fahrens – von Datenschutz über Fahrerflucht bis zur Verkehrskontrolle, BRJ 2017, 114 (117).

3 Verordnung (EU) 2015/758; Lüdemann, ZD 2015, 247 ff.

4 Maas, in: SZ.de vom 10.02.2015, Viele Autofahrer wollen mit ihren

Denn: automatisiertes und autonomes Fahren birgt nicht nur Chancen, sondern auch das Risiko fortschreitender Überwachung.⁵ Dies gilt insbesondere in Anbetracht der hohen Sensibilität der generierten Daten, der möglichen umfassenden Rückschlüsse auf betroffene Personen und der Wechselwirkung mit anderen Rechtsbereichen.⁶ Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, wurde das StVG um ein Kapitel zur Datennutzung erweitert.⁷ Mit § 63a StVG⁸ wurde eine Bestimmung zur „Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion“ eingeführt. Doch gewährleistet § 63a überhaupt einen zeitgemäßen Datenschutz? Und wo wird zukünftig Handlungsbedarf bestehen? Um diese Fragen zu beantworten, erfolgt zunächst ein Überblick über entsprechende datensammelnde Systeme und deren Nutzen, bevor § 63a im Einzelnen analysiert wird.

II. Datensammelnde Systeme automatisierter und autonomer Fahrzeuge

Datensammelnde Systeme im Fahrzeug lassen sich nach interner und externer Relevanz unterscheiden: Die interne Dimension umfasst Fahrzeug-, Fahrt- und Insassendaten.⁹ Darunter fällt auch der mit § 63a eingeführte Datenspeicher für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge.¹⁰ Danach sind Positionsdaten und Zeitstempel zu speichern, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer/in und datensammelndem System erfolgt.¹¹ Weitere relevante Systeme sind z. B. Unfalldatenspeicher und Navigationssysteme. Aber auch über die Internetnutzung mit dem Smartphone werden Daten generiert.¹² Das sog. *Infotainment* und insbeson-

Daten zahlen, <https://www.sueddeutsche.de/auto/auswertung-von-fahrzeugdaten-daten-als-zahlungsmittel-1.2344537> (19.03.2019).

5 Härtel, Digitalisierung im Lichte des Verfassungsrechts – Algorithmen, Predictive Policing, autonomes Fahren, LKV 2019, 49 (58).

6 Forgó, Datenschutzrechtliche Fragestellungen des autonomen Fahrens, in: Oppermann/Stender-Vorwachs (Hg.), Autonomes Fahren, 2017, S. 157 (159).

7 Aachtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16.06.2017 (8. StVGÄndG), BGBl. I S. 1648 (Nr. 38).

8 Die genannten §§ sind solche des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), sofern nicht anderweitig benannt.

9 Kumpf, Smart Cars, 2017, S. 8 ff.

10 Siehe Lange, Automatisiertes und autonomes Fahren – eine verkehrs-, wirtschafts- und rechtspolitische Einordnung, NZV 2017, 345 (350); Lutz, Automatisiertes Fahren, Dashcams und die Speicherung beweissrelevanter Daten: Rechtsprobleme der Datenerhebung und des Datenzugriffs de lege lata, 2017, S. 17; Schmid/Wessels, Event Data Recording für das hoch- und vollautomatisierte Kfz – eine kritische Betrachtung der neuen Regelungen im StVG, NZV 2017, 357 (363 f.).

11 Skubatz, in: Albers/Katsivelas (Hg.), Recht & Netz, 2018, S. 431 (445).

12 Stender-Vorwachs/Steeger, Grundrechtliche Implikationen autonomen Fahrens, in: Oppermann/Stender-Vorwachs (Hg.), Autonomes Fahren, 2017, S. 253 (279); Bretthauer, Mobilität 4.0, PinG 2018, 66 (66).

dere Unterhaltungsdienste werden mit der fortschreitenden Automatisierung beziehungsweise der korrelierenden Entlastung der Fahrer/innen immer weiter an Bedeutung zunehmen. Die im Rahmen der Nutzung solcher Dienste generierten Daten sind jedoch keine besondere Problematik automatisierter und autonomer Fahrsysteme, gleichen sie doch den während der Smartphone-Nutzung generierten Daten.¹³ Die externe Dimension erfasst Systeme wie z. B. Kameras und Laser, die Daten Dritter sammeln.¹⁴ Darunter fallen Daten bezüglich anderer Verkehrsteilnehmer/innen und der Umwelt.¹⁵

III. Verwendung der gesammelten Daten

Von automatisierten und autonomen Fahrzeugen erhofft man sich einen sichereren und effizienteren Straßenverkehr.¹⁶ Im Ernstfall sind Daten für die beweisrechtlichen Implikationen automatisierten Fahrens von immenser Bedeutung: Gespeicherte Daten können – und müssen – zur Aufklärung eines Unfalls beitragen.¹⁷ Die gesammelten Daten bieten jedoch nicht nur Vorzüge, sondern sind konstitutive Voraussetzung automatisierten und autonomen Fahrens.¹⁸ Nicht umsonst werden Daten immer wieder als das „Öl des 21. Jahrhunderts“¹⁹ bezeichnet. Dies verdeutlicht wiederum eine Schwachstelle automatisierten Fahrens. Datenmanipulationen können Unfälle verursachen – insbesondere Hackerangriffe sind ein erhebliches Sicherheitsrisiko.²⁰ Neben dem Datenschutz ist die Datensicherheit ein zentrales Thema. Dies gilt umso mehr für autonome Fahrsysteme, kennen diese doch gar keine/n Fahrer/in mehr, die/der im Ernstfall das Steuer übernehmen könnte.

13 Vgl. Lutz, Fahrzeugdaten und staatlicher Datenzugriff, DAR 2019, 125 (125).

14 Strauß, Dashcam und Datenschutz, NZV 2018, 554 (554 ff.); Wagner, Technik autonomer Fahrzeuge – Eine Einführung, in: Oppermann/Stender-Vorwachs (Hg.), Autonomes Fahren, 2017, S. 1 (19 ff.); Stender-Vorwachs/Steeger, in: Oppermann/Stender-Vorwachs (Hg.), Autonomes Fahren, 2017, S. 253 (277); vgl. auch Lutz, Automatisiertes Fahren, Dashcams und die Speicherung beweisrelevanter Daten, 2017, S. 23.

15 Wendt, ZD-Aktuell 2018, 06034 ff.

16 Härtel, LKV 2019, 49 (58); Bretthauer, PinG 2018, 66 (66 f.); Klink-Straub/Straub, Nächste Ausfahrt DS-GVO – Datenschutzrechtliche Herausforderungen beim automatisierten Fahren, NJW 2018, 3201 (3201); Schulz, Sicherheit im Straßenverkehr und autonomes Fahren, NZV 2017, 548 (548).

17 Lutz, Automatisiertes Fahren, Dashcams und die Speicherung beweisrelevanter Daten, 2017, S. 27 ff.; Greger, Haftungsfragen beim automatisierten Fahren, NZV 2018, 1 (2); König, Die gesetzlichen Neuregelungen zum automatisierten Fahren, NZV 2017, 123 (126).

18 Wendt, ZD-Aktuell 2018, 06034 ff.; Wagner/Gooble, Freie Fahrt für das Auto der Zukunft?, ZD 2017, 263 (267); Forgó, in: Oppermann/Stender-Vorwachs (Hg.), Autonomes Fahren, 2017, S. 157 (157).

19 Klink-Straub/Straub, NJW 2018, 3201 (3201).

20 Härtel, LKV 2019, 49 (58); Sandherr, Strafrechtliche Fragen des automatisierten Fahrens, NZV 2019, 1 (4); Sander/Hollering, Strafrechtliche Verantwortlichkeit im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren, NStZ 2017, 193 (204 f.); Droste, Produktbeobachtungspflichten der Automobilhersteller bei Software in Zeiten vernetzten Fahrens, CCZ 2015, 105 (109); auch Softwarefehler sind nicht auszuschließen, vgl. von Bodungen/Hoffmann, Hoch- und vollautomatisiertes Fahren ante portas – Auswirkungen des 8. StVG-Änderungsgesetzes auf die Herstellerhaftung, NZV 2018, 97 (98).

Neben diesen eher technischen Schwierigkeiten muss die Datenverarbeitung aber insbesondere auch europä- und verfassungsrechtskonform erfolgen. Problematisch ist hierbei vor allem die zuvor beschriebene interne Dimension: Dass über die mittels Datenspeicher für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge gespeicherten Daten Bewegungsprofile erstellt werden können, „liegt auf der Hand“,²¹ Trotz dieses nicht von der Hand zu weisenden Einwandes ist irgendeine Art der Datenspeicherung unabdingbar. Anderenfalls könnte sich ein/e unfallverursachende/r Fahrer/in immer auf ein Systemversagen berufen, um sich der Haftung zu entziehen.²²

IV. Datenschutzrechtliche Problematik: Der Regelungsgehalt von § 63a

Inwieweit ist § 63a aber zweck- und vor allem rechtmäßig? Die mittels Datenspeicher für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge generierten und gespeicherten Daten können jedenfalls sowohl personenbezogene Daten der Fahrzeugführer/innen als auch der Halter/innen sein.²³ Damit ist das Datenschutzrecht grundsätzlich anwendbar.²⁴ Dabei ist zu beachten, dass § 63a bloß auf hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge²⁵ Anwendung findet – nicht jedoch auf autonome.²⁶ Demnach stellt sich insbesonde-

21 Skubatz, in: Albers/Katsivelas (Hg.), Recht & Netz, 2018, S. 431 (445).

22 von Kaler/Wieser, Weiterer Rechtssetzungsbedarf beim automatisierten Fahren, NVwZ 2018, 369 (371); Jahnke, in: Burmann/Hefß/Hühnermann/Jahnke (Hg.), Straßenverkehrsrecht, 25. Aufl. 2018, § 1b StVG Rn. 11. Kritisch zur Geeignetheit dieser Regelung: Spiegel, Automatisiert, automatisierter, hochautomatisiert – Fahren bald alle Level 5?, in: Taeger (Hg.), Recht 4.0, 2017, S. 619 (698 f.). Andererseits soll der Datenspeicher für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge auch die Exkulpation von Fahrer/innen ermöglichen, s. Reibach, Black Box und Datenschutz beim automatisierten Fahren, in: Taeger (Hg.), Recht 4.0, 2017, S. 161 (162) mit Verweis auf BT-Drucks. 18/11300, 24.

23 Die Identifizierung soll über eine sog. Speicher-ID ermöglicht werden, BT-Drucks. 18/11534; Schmid/Wessels, NZV 2017, 357 (359); kritisch: Reibach, in: Taeger (Hg.), Recht 4.0, 2017, S. 161 (163 f.).

24 Forgó, in: Oppermann/Stender-Vorwachs (Hg.), Autonomes Fahren, 2017, S. 157 (160); Wendt, ZD-Aktuell 2018, 06034 ff.; Störing/Eilers, Vernetztes Kfz und datenschutzrechtlich Betroffene, PinG 2015, 118 (119); Metzger, Digitale Mobilität – Verträge über Nutzerdaten, GRUR 2019, 129 (130 ff.). Zur Anwendbarkeit der DSGVO: Klink-Straub/Straub, NJW 2018, 3201 (3202); Kumpf, Smart Cars, 2017, S. 119 ff.

25 Die Stufen des automatisierten und autonomen Fahrens sind: Assistiertes Fahren (1), teilautomatisiertes Fahren (2), hochautomatisiertes Fahren (3), vollautomatisiertes Fahren (4), autonomes Fahren (5), s. Wagner/Gooble, ZD 2017, 263 (264). Bisweilen wird die „driver-only“-Stufe als Level 0 angeführt, s. Balke, Automatisiertes Fahren, SVR 2018, 5 (5). Zur Abgrenzung der verschiedenen Stufen: Skubatz, in: Albers/Katsivelas (Hg.), Recht & Netz, 2018, S. 431 (433 ff.).

26 Siehe § 1a; Härtel, LKV 2019, 49 (58); König, NZV 2017, 123 (124); Lange, NZV 2017, 345 (349); Schmid/Wessels, NZV 2017, 357 (358); a. A. von Kaler/Wieser, NVwZ 2018, 369 (370). Auch das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr findet (noch) keine Anwendung auf autonome Fahrsysteme, vgl. Art. 8 Abs. 5 bis, s. Balke, SVR 2018, 5 (6); Armbrüster, Automatisiertes Fahren – Paradigmenwechsel im Straßenverkehrsrecht?, ZRP 2017, 83 (83); a. A. Borges, Rechtliche Rahmenbedingungen für autonome Systeme, NJW 2018, 977 (977). Wenn gleich auch gem. § 6 I Nr. 14a in einigen strikt abgegrenzten Bereichen autonomes Fahren möglich gemacht werden kann, Freise, Rechtsfragen des automatisierten Fahrens, VersR 2019, 65 (66), mit Verweis auf Lange, NZV 2017, 345 (351).

re die Frage, inwieweit es – ausgehend von § 63a – neuer Regelungen für autonome Fahrzeuge bedarf.

1. Speicherort und -dauer

Wenngleich mit § 63a I bloß die Speicherung vorgeschrieben wird, ist doch von einer impliziten Regelung der entsprechenden Datenerhebung auszugehen.²⁷ Als Speicherort der erhobenen Daten kämen einerseits eine „Blackbox“ oder ein „Event Data Recorder“ in Betracht.²⁸ Dabei handelt es sich um fahrzeuginterne Speichersysteme, welche den Vorteil hätten, dass der Zugriff durch Dritte eingeschränkt ist. Der Zugriff durch die Halter/innen birgt jedoch gewissermaßen eine Missbrauchsfahrer.²⁹ Diese bestünde aber zumindest bei autonomen Fahrzeugen nicht mehr, da kein entsprechendes missbräuchliches Interesse der Halter/innen denkbar ist. Andererseits ließen sich die mittels Datenspeicher für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge generierten Daten extern im System der Hersteller/innen speichern. Es ist jedoch kein Herausgabeanspruch der Halter/innen gegenüber den Hersteller/innen ersichtlich.³⁰ Wie könnten Halter/innen unter diesen Umständen einer ggf. bestehenden Übermittlungspflicht nachkommen? Um diese Probleme zu umgehen, böte sich z. B. ein Treuhandmodell an – wiederum unter der Voraussetzung, dass der Zugriff durch Treuhänder/in, Halter/in und Dritte explizit geregelt wird.³¹ Im Ergebnis scheint eine interne Lösung die widersprüchlichen Interessen am ehesten in einen angemessenen Ausgleich zu bringen – zumindest solange noch kein ausgereiftes Treuhandmodell existiert. Eine auf § 63b gestützte Rechtsverordnung zur Regelung des Speicherortes wird jedenfalls wohl erst nach einer Einigung auf internationaler Ebene erlassen werden.³²

Zudem wurden die Adressat/innen der Speicherpflicht nicht explizit geregelt. Halter/innen mögen zwar Adressat/innen der Übermittlungspflicht sein, dennoch sprechen Sinn und Zweck der Norm, einer „Ausstattungsverpflichtung im Sinne einer Zulassungsvorschrift“, für Hersteller/innen als Adressat/innen der Übermittlungspflicht.³³ Dies gilt umso mehr für autonome Fahrzeuge.

27 Reibach, in: Taeger (Hg.), Recht 4.0, 2017, S. 161 (164).

28 Wendt, ZD-Aktuell 2018, 06034 ff.

29 Zumal bei interner Speicherung ein Zeugnisverweigerungsrecht bestehen könnte, ausführlich: Spiegel, in: Taeger (Hg.), Recht 4.0, 2017, S. 619 (697 f.); a. A. Wendt, ZD-Aktuell 2018, 06034 ff.

30 Spiegel, in: Taeger (Hg.), Recht 4.0, 2017, S. 619 (697 f.); bei autonomen Fahrzeugen wird auf Seiten der Hersteller/innen zumindest keine Missbrauchsfahrer bestehen, sofern sich die Verschuldensvermutung tatsächlich zu Lasten der Hersteller/innen verschiebt, vgl. Kütik-Markendorf/Essers, Zivilrechtliche Haftung des Herstellers beim autonomen Fahren – Haftungsfragen bei einem durch ein autonomes System verursachten Verkehrsunfall, MMR 2016, 22 (22 ff.).

31 Ausführlich dazu: Brockmeyer, Treuhänder für Mobilitätsdaten – Zukunftsmodell für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge?, ZD 2018, 258 (258 ff.).

32 Brockmeyer, ZD 2018, 258 (259) mit Verweis auf UN-ECE Regelung Nr. 79; vgl. auch COM(2018) 283 final; Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Januar 2019 zum autonomen Fahren im europäischen Verkehrswesen (2018/2089(INI)).

33 Skubatz, in: Albers/Katsivelas (Hg.), Recht & Netz, 2018, S. 431

Gleichwohl ist diese Regelung schwerlich mit dem Konkretisierungsgebot aus Art. 6 III DSGVO vereinbar.³⁴

Letztlich ist auch die Regelung der Speicherdauer misslungen. Die anlasslose Speicherdauer von sechs Monaten ohne explizite Zweckbindung ist unverhältnismäßig lang.³⁵ Die anlassbedingte Speicherdauer von drei Jahren erscheint angemessen, orientiert sie sich doch an der Verjährungsfrist für Ansprüche aus unerlaubter Handlung – wenngleich ein gänzlicher Gleichlauf auch nicht hergestellt wird, da die Speicherdauer ab dem Zeitpunkt der Speicherung bemessen wird.³⁶ Das Ziel dieser angemessenen maximalen Speicherdauer wird gewissermaßen durch das Fehlen einer Mindestspeicherdauer konterkariert, da so ein Risiko verfrühter Löschung besteht.³⁷

Zusammengefasst hat der Gesetzgeber zu Speicherort und -dauer teilweise unverhältnismäßige Regelungen getroffen. Mangels Bestimmtheit sind diese praktisch kaum anwendbar. Auf autonome Fahrzeuge findet § 63a nicht nur keine Anwendung – für autonome Fahrzeuge bedarf es eines gänzlich neuen (Speicher-)Systems: Sobald es keine/n Fahrer/in mehr gibt, ist die Dokumentation eines Wechsels zwischen Fahrer/in und System weder nötig noch möglich. Damit entfällt der Anknüpfungspunkt von § 63a. Der Gesetzgeber wird erneut vor der Frage stehen, ob eine spezifische Regelung zu treffen und wie diese auszugestaltet ist – oder, ob eben doch der Rückgriff auf das generelle Datenschutzrecht genügt.

2. Datenübermittlung

Die mittels Datenspeicher für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge gespeicherten Daten sind den zuständigen Behörden zur Ahndung von Verkehrsverstößen auf Anfrage zu übermitteln (§ 63a II 1). Der Umfang der Datenübermittlung ist gem. § 63a II 3 „auf das Maß zu beschränken, das für den Zweck der Feststellung des Absatzes 1 im Zusammenhang mit dem durch diese Behörden geführten Verfahren der eingeleiteten Kontrolle notwendig ist“. Diese vagen Angaben sind in Anbetracht der Sensibilität der betroffenen Daten – Möglichkeit zur Erstellung von Bewegungsprofilen – unverhältnismäßig. Demgemäß wurde der Umfang zumindest in der Gesetzesbegründung auf die konkrete Sachverhaltsaufklärung im Rahmen der Kontrolle begrenzt.³⁸ Dennoch empfiehlt

(448 ff.); kritisch zur Vereinbarkeit einer Speicher- und Übermittlungspflicht der Hersteller/innen mit dem nemo tenetur se ipsum accusare-Grundsatz: Schmid/Wessels, NZV 2017, 357 (360).

34 Spiegel, in: Taeger (Hg.), Recht 4.0, 2017, S. 619 (697).

35 Dies ließe sich über eine Zugriffsbeschränkung für Hersteller/innen lösen (bspw. mittels obligatorischer Verschlüsselung der Daten in dessen System); eine solche Verschlüsselung erscheint umso sinnvoller, da infolge eines Fahrzeugverkaufes ein/e neue/r Normadressat/in zur Übermittlung verpflichtet sein kann, s. Skubatz, in: Albers/Katsivelas (Hg.), Recht & Netz, 2018, S. 431 (456).

36 König, NZV 2017, 123 (127).

37 König, NZV 2017, 123 (127).

38 Skubatz, in: Albers/Katsivelas (Hg.), Recht & Netz, 2018, S. 431 (447) mit Verweis auf BT-Drucks. 18/11534, 16; s. Wagner/Goebble,

sich eine weitere Konkretisierung im Gesetzestext, um den Grundsatz der Datenminimierung³⁹ zu wahren.

Die Adressat/innen der behördlichen Übermittlungspflicht sind nicht normiert worden. Es liegt nahe, gleich der Übermittlungspflicht an Dritte, die Halter/innen als Normadressat/innen auszumachen. Da jedoch die Halter/innen wohl nicht Adressat/innen der Speicherpflicht sind, hat diese keinen Einfluss auf Speicherung und Verarbeitung der Daten. Sofern sich der Speicherort in einem System der Hersteller/innen befindet, haben die Halter/innen zudem gar keinen Zugriff auf die Daten. Es ist zweifelhaft, ob eine auf § 63b gestützte Rechtsverordnung diese Widersprüche zu lösen vermag.⁴⁰ Für die Übermittlungspflicht an Dritte (§ 63a III) wurden zwar die Normadressat/innen angegeben – die benannte Folgeproblematik bleibt aber dieselbe.⁴¹

Und letztlich: Dürfen die mittels Datenspeicher für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge gespeicherten Daten für zusätzliche Zwecke genutzt werden?

Auch diese Frage lässt § 63a unbeantwortet. Insofern bedarf es hier eines Rückgriffes auf das allgemeine Datenschutzrecht. Nach dem Verbotssatz gem. Art. 6 I DSGVO wird grundsätzlich eine Einwilligung der Betroffenen benötigt.⁴² Häufig aber wird der genaue Gegenstand einer Einwilligung – sofern denn überhaupt eine Rechtsbeziehung zwischen Halter/in und Hersteller/in besteht – unklar sein.⁴³ Die Weitergabe von Daten auf dem Sekundärmarkt (von Hersteller/innen an Dritte), wird von schuldrechtlichen Verträgen beherrscht, die für Fahrer/innen unter Umständen undurchsichtig sind.⁴⁴ Diese hier nur angedeuteten Faktoren verdeutlichen einen weiteren Brennpunkt: Die Intransparenz.⁴⁵ Es ist vielfach nicht ersichtlich, welche Daten erhoben und vor allem wie diese verarbeitet oder weitergegeben werden.⁴⁶

ZD 2017, 263 (267 f.), die eine Begrenzung auf Schadensereignisse vorschlagen.

³⁹ Art. 5 Abs. 1 c) DSGVO, § 63a II 3 StVG.

⁴⁰ *Wendt*, ZD-Aktuell 2018, 06034 ff.

⁴¹ Siehe *Hoeren*, Ein Treuhandmodell für Autodaten? – § 63a StVG und die Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion, NZV 2018, 153 (154).

⁴² Nach dem Recht auf informationelle Selbstbestimmung (Art. 2 I i. V. m. Art. 1 I GG) haben die Inhaber/innen die Kontrolle über ihre Daten zu behalten und das damit korrelierende Recht, über die Preisgabe ebendieser Daten zu verfügen, BVerfGE 65, 1 (43); *Stender-Vorwachs/Steeger*, in: *Oppermann/Stender-Vorwachs* (Hg.), *Autonomes Fahren*, 2017, S. 253 (280).

⁴³ *Wendt*, ZD-Aktuell 2018, 06034 ff.

⁴⁴ *Metzger*, GRUR 2019, 129 (136).

⁴⁵ Transparenzgrundsatz gem. Art. 5 Abs. 1 a) DSGVO; danach muss die Verarbeitung von Daten für betroffene Personen nachvollziehbar sein, *Heberlein*, in: *Ehmann/Selmayr* (Hg.), *Datenschutz-Grundverordnung*, 2. Aufl. 2018, Art. 5 Rn. 11; siehe auch: *Metzger*, GRUR 2019, 129 (136).

⁴⁶ Vgl. *Richter*, Aus Sicht der Stiftung Datenschutz – Achten Sie auf den Fahrer!, PinG 2015, 91 (91 f.)

V. Fazit

Im Grundsatz regelt das StVG die spezifischen datenschutzrechtlichen Probleme automatisierter Fahrzeuge. Dabei soll § 63a gar nicht „sämtliche datenschutzrechtlich relevanten Fragen des automatisierten und vernetzten Fahrens“ regeln⁴⁷ – und das tut er auch nicht. Der Datenspeicher für hoch- und vollautomatisierte Fahrzeuge soll speichern, „ob die Fahrzeugsteuerung durch das System oder den Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerin erfolgte, ob es eine Übernahmeanforderung bzw. eine technische Störung gab“.⁴⁸ Absurderweise fördert die Gesetzesänderung jedoch das Problem, welches sie ursprünglich beheben sollte: Die Rechtsunsicherheit.⁴⁹ Bis zum tatsächlichen Betrieb bedarf es einiger rechtlicher Klarstellungen, die wiederum europarechtskonform sein müssen. Insbesondere bedarf es *transparenter* und *hinreichend bestimmter* Regelungen. Transparente Regelungen sind gerade vor dem Hintergrund der steigenden Komplexität automatisierter und autonomer Fahrsysteme von außerordentlicher Bedeutung. Daneben stellt sich die Frage, inwieweit die Speicherpflicht ganz generell mit dem europäischen Zulassungsrecht vereinbar ist.⁵⁰

Die Anpassung des StVG an autonome Fahrzeuge sollte zeitnah in Angriff genommen werden, um die Wiederholung einer solch übereilten Reform zu vermeiden. Dies gilt umso mehr, sofern sich Deutschland eines modernen Straßenverkehrsrechtes rühmen will.⁵¹ Gerade vor dem Hintergrund dieser übereilten Reform hat die nicht allzu fortschrittliche Anpassung des deutschen StVG jedoch auch etwas Positives. Die Einführung autonomer Fahrzeuge, mit unter Umständen nicht ausgereifter Technik, birgt ein gewisses Risiko wie nicht zuletzt der tragische Unfall eines den Autopiloten nutzenden Teslafahrers⁵² in Florida verdeutlicht.

Insgesamt gibt es für den Gesetzgeber noch einiges zu tun, um das Potential der von automatisierten und autonomen Fahrzeugen generierten Daten auszuschöpfen und zugleich die Rechte der betroffenen Personen nicht unverhältnismäßig zu belasten. § 63a ist dabei ein Schritt in die richtige Richtung – reicht aber bei weitem noch nicht aus.

⁴⁷ Siehe BT-Drucks. 18/11534, 15.

⁴⁸ Siehe BT-Drucks. 18/11534, 15.

⁴⁹ *Schirmer*, Augen auf beim automatisierten Fahren! Die StVG-Novelle ist ein Montagstück, NZV 2017, 253 (254) m. w. N.; a. A. *König*, NZV 2017, 123 (127 f.), der die Kritik für überzogen hält. Auch *Buck-Heeb/Dieckmann*, Die Fahrerhaftung nach § 18 I StVG bei (teil-)automatisiertem Fahren, NZV 2019, 113 (119) sehen zumindest im Hinblick auf Haftungsfragen einen Zugewinn an Rechtssicherheit.

⁵⁰ RL 2007/46/EG; siehe *Lutz*, DAR 2019, 125 (126 f.)

⁵¹ Vgl. *Schirmer*, NZV 2017, 253 (253).

⁵² Siehe *Sander/Hollering*, NSTZ 2017, 193 (193) m. w. N.