

Juni 2020

8. Jahrg.

84364

Seite 61–116

InTeR

Zeitschrift zum Innovations- und Technikrecht

2

Herausgegeben von

Jürgen Ensthaler

Stefan Müller

Dagmar Gesmann-

Nuissl

Herausgeberbeirat

Wilhelm-Albr. Achilles

Hans-Jürgen Ahrens

Udo di Fabio

Lars Funk

Thomas Klindt

Roman Reiss

Philipp Reusch

Franz Jürgen Säcker

Klaus Schülke

Christian Steinberger

Walther C. Zimmerli

Klaus J. Zink

Schriftleitung

Lehrstuhl für

Wirtschafts-,

Unternehmens- und

Technikrecht an der

Technischen

Universität Berlin

In Verbindung mit

VDI – Verein Deutscher Ingenieure e. V.

Dr. Martin S. Haase

61 Corona-Pandemie – Anstoß zum Umdenken?

Dr. jur Dr. rer. pol. Fabian Teichmann, LL.M. und

Marie-Christin Falker

62 Liechtenstein – Das TVTG und Risiken der Blockchain-Technologie

Dr. Florian Niermeier und Dr. Carsten Schucht

66 Sonderweg oder Wegweiser? – Eine produktsicherheitsrechtliche Analyse des neuen Medizinprodukterechts

Saskia Wittbrodt

74 Industrie 4.0 und die Haftung für Maschinensoftware

Dr. Werner Pfeil

82 „Der Mensch steht höher als Technik und Maschine“ – Benötigen wir ein Grundrecht zum Schutz vor Künstlicher Intelligenz?

Dipl.-Jur. Paul Vogel und Prof. Dr.-Ing. Matthias Althoff

89 Rekonstruktion von durch vollautomatisierte Fahrzeuge verursachten Verkehrsunfällen

Prof. Dr. Dagmar Gesmann-Nuissl

94 Rechtsprechungsreport „Innovations- und Technikrecht“

108 InTeRessantes

Dr. Nils Rauer, MJI und Alexander Bibi

Neues aus Luxemburg zum europäischen Werkbegriff im Bereich der angewandten Kunst – Generalanwalt äußert sich zum Verhältnis von Urheber- und Patentrecht

gleich, ein Gesetz braucht im Bundestag im Durchschnitt 100 Tage.⁷⁴ Eine stetige Anpassung der untergesetzlichen Normen auf die sich wandelnde Technik erscheint schwierig. Dieses rasante Voranschreiten der technischen Entwicklung auch in den neuen Bereichen der Künstlichen Intelligenz, hat zur Folge, dass man durch eine klare Formulierung eines neuen Grundrechts die grundgesetzliche Bedeutung klar hervorhebt, solange untergesetzliche Normen und Vorschriften nicht vorhanden sind.

Hier sei ein Blick in die Landesverfassung eines weiteren der 16 Bundesländer erlaubt. In Art. 12 der Landesverfassung der Freien Hansestadt Bremen heißt es: „(1) Der Mensch steht höher als Technik und Maschine.“

Dieses – seit den 50er Jahren – in einer Landesverfassung enthaltene Grundrecht könnte unter den modernen Herausforderungen der Informationsgesellschaft, die sich in den nächsten Jahrzehnten durch die Verwendung von KI grundlegend ändern wird, eine Leitlinie für eine entsprechende Aufnahme in einen Grundrechtskatalog sein. Das Grundgesetz war „eine politische Gesamtentscheidung des deutschen Volkes“⁷⁵, die Frage, ob ein Grundrecht ergänzt werden soll oder klarer gefasst werden soll, wird ebenfalls eine gesamtgesellschaftliche und politische Diskussion mit sich bringen.

„Der Mensch steht höher als Technik und Maschine“, ist ein einfacher Satz, aus einer Zeit, als niemand die Begriffe KI, Gesichts- und Emotionserkennung oder Tracing kannte. Jedoch ermöglicht diese Formulierung dem Gesetzgeber, ähnlich einer Staatszielbestimmung⁷⁶, seine Gesetze und den Gerichten ihre Rechtsprechung weiter zu entwickeln und die besondere Bedeutung dieses Grundsatzes unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes her-

vorzuheben. Das europäische Parlament hat am 21.4.2020 den Entwurf eines Berichts mit Empfehlungen an die Kommission zu einem Rahmen für die ethischen Aspekte von künstlicher Intelligenz, Robotik und damit zusammenhängenden Technologien (2020/2012(INL)) veröffentlicht. Darin heißt es. „Verständlichkeit, Transparenz, Rechenschaftspflicht und Verantwortung werden unverzichtbare Merkmale der in der Europäischen Union entwickelten und angewandten künstlichen Intelligenz sein.“⁷⁷ Und an anderer Stelle: „Dabei geht es um eine ethische Schwelle, die mit den in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union zum Ausdruck kommenden europäischen Grundsätzen und Werten sowie unserem Zivilisationsprojekt übereinstimmt. Eine solche Regelung sollte auf einem humanistischen Konzept technologischer Entwicklung, bei dem der Mensch im Mittelpunkt steht, gründen.“⁷⁸

74 https://www.welt.de/welt_print/politik/article7528501/Gesetze-auf-die-Schnelle.html (zuletzt abgerufen am 4.5.2020).

75 Schmitt, Verfassungslehre, 1928, S. 162 f.

76 z. B. Kube in: Maunz/Dürig, (Fn. 54), Art. 109 Rn. 86-92.

77 Entwurf eines Berichts mit Empfehlungen an die Kommission zu einem Rahmen für die ethischen Aspekte von künstlicher Intelligenz, Robotik und damit zusammenhängenden Technologien (2020/2012(INL)) vom 21.4.2020 S. 36.

78 a.a.O S 34; Art 6 des Entwurfs einer EU-Verordnung lautet: „Bei der Entwicklung, dem Einsatz und der Nutzung von künstliche Intelligenz, Robotik und damit zusammenhängenden Technologien, einschließlich der von solchen Technologien genutzten oder erstellten Software, Algorithmen und Daten, wird ein auf den Menschen ausgerichteter Ansatz verfolgt, um zu einer demokratischen, pluralistischen und gerechten Gesellschaft beizutragen, indem die menschliche Autonomie gewahrt wird und sichergestellt wird, dass Entscheidungen von Menschen getroffen werden und menschliches Handeln Vorrang hat.“

Dipl.-Jur. Paul Vogel und Prof. Dr.-Ing. Matthias Althoff, Würzburg und München*

Rekonstruktion von durch vollautomatisierte Fahrzeuge verursachten Verkehrsunfällen

Mit der Beteiligung vollautomatisierter Fahrzeuge am Straßenverkehr wird die bei alltäglichen Verkehrsvorgängen anfallende Datenmenge signifikant erhöht. Das kann im Falle von Verkehrsunfällen von Vorteil sein. Die zur Verfügung stehende Datenbasis könnte die Aufklärung des Unfallgeschehens wesentlich vereinfachen. Dabei stellt sich aus technischer Perspektive die Frage, welche Anforderungen an die Aufzeichnung der Fahrzeugdaten zu stellen sind. Aus juristischer Perspektive ist zu fragen, ob und unter welchen Voraussetzungen das geltende Recht die Auswertung dieser Daten erlaubt.

I. Einführung und Problemaufriss

In komplizierteren Verkehrsunfallszenarien untersuchen oftmals Polizeibeamte und ggf. hinzugezogene Sachverständige den Unfallort, um den Ereignishergang so genau wie möglich zu rekonstruieren. Daten aus den beteiligten Fahrzeugen kommen dabei nach heutigem Stand kaum

zum Einsatz, da entweder gar keine aufgezeichnet werden oder diese nur in sehr rudimentärem Umfang zur Verfügung stehen (etwa der Zeitpunkt, in dem ein Airbag ausgelöst wurde). Im Zuge der zunehmenden Fahrzeugautomatisierung und des zukünftigen Einsatzes vollautomatisierter Fahrzeuge wird in Unfallszenarien eine große Datenmenge zur Verfügung stehen. Diese Fahrzeuge verfügen über einen Datenspeicher („Blackbox“), der alle Vorgänge aufzeichnet und diese mit einem eindeutigen Zeitstempel versieht. Hinzu kommen Daten aus diversen Sensoren, die für den selbstständigen Betrieb des Fahrzeugs erforderlich sind und zumindest kurzzeitig im Datenspeicher des Fahrzeugs vorgehalten werden. Stehen all diese Daten den Polizei-

* Mehr über die Autoren erfahren Sie auf Seite III. Der Beitrag entstand im Rahmen des von der DFG geförderten Gemeinschaftsprojekts PACT (Proving Accountability in Traffic). Dieses beschäftigt sich unter der Leitung von Tobias Nipkow, Matthias Althoff (beide TU München) und Eric Hilgendorf (JMU Würzburg) seit Sommer 2018 unter anderem mit der Frage, wie Verhaltensanweisungen im Straßenverkehr computerlesbar gestaltet werden können.

beamten und Unfallsachverständigen zur Verfügung, lässt sich in der Regel ein klares Bild des Unfallhergangs zeichnen.

Dabei stellt sich erstens die Frage, wie dieser durchaus wünschenswerte Zustand aus technischer Perspektive erreicht werden kann. Fraglich ist etwa, in welchem Format die Daten aufgezeichnet werden sollten, damit sie auch von einem unabhängigen Sachverständigen eingesehen und ausgewertet werden können. Werden die Daten nämlich in einem herstellerspezifischen Datenformat gespeichert, wäre die Unfallrekonstruktion von der Mitwirkung des Fahrzeugherstellers abhängig.

Darüber hinaus ist aus dem juristischen Blickwinkel zu untersuchen, welche Anforderungen aus zivil- und strafprozessualer Sicht an die Aufzeichnung und Auswertung der Daten zu stellen sind. Wie lange dürfen Ereignisdaten im Datenspeicher eines Pkw vorgehalten werden? Existieren möglicherweise besondere Rechte an den Daten (ggf. ein sog. „Dateneigentum“), die eine Auswertung vor Gericht von der Zustimmung ihres „Eigentümers“ abhängig machen? Daran schließt sich die Frage an, ob Fahrzeughersteller oder Automobilzulieferer untereinander Daten austauschen dürfen, um die Eigenschaften der Fahrfunktionen an aus vorherigen Unfallsituationen gewonnene Erkenntnisse anzupassen. Auch dem könnte möglicherweise ein etwaiges „Dateneigentum“ beispielsweise des Fahrzeughalters entgegenstehen, obwohl die dadurch erreichten Verbesserungen der Unfallquote und damit der Sicherheit des Straßenverkehrs zugute kämen. Die Sensoren eines vollautomatisierten oder autonomen¹ Fahrzeugs zeichnen zwangsläufig auch Personen oder Fahrzeuge auf, die nicht am Unfall beteiligt sind. Können etwaige Rechte Dritter einer Verarbeitung dieser Daten entgegenstehen?

Außerdem ist zu begutachten, wie die Auswertung dieser Daten vor Gericht erfolgen würde, ob und inwieweit Unterschiede zur prozessualen Unfallaufklärung bei nicht-automatisierten Fahrzeugen bestehen und ob das geltende Recht auf die o. g. Besonderheiten bei der Auswertung von Unfalldaten unter Beteiligung automatisierter Fahrzeuge vorbereitet ist oder ob nicht ggf. Anpassungen des Prozessrechts erforderlich sind.

II. Unfallrekonstruktion aktuell

Nach heutigem Stand bildet jedenfalls bei schweren Verkehrsunfällen die polizeiliche Spurensicherung den Ausgangspunkt der Untersuchung durch einen Unfallsachverständigen. Anhand der spezifischen Gegebenheiten der Unfallszene, vor allem den Endstellungen der beteiligten Fahrzeuge, Reifenspuren, Beschädigungen an den Fahrzeugen, Streifspuren sowie unter Berücksichtigung der Verletzungsbilder der Unfallbeteiligten lässt sich oftmals ein relativ genaues Bild des Unfallhergangs zeichnen.² Das ermöglicht in vielen Fällen auch ohne Rücksicht auf Zeugenaussagen der Beteiligten eine Klärung der Verursachungsbeiträge und damit letztlich der Haftungs- und Schuldfragen.

All diese Informationen (Aussage und Gutachten des Sachverständigen, Aussagen von Unfallbeteiligten und Dritten) werden durch das Gericht bei der Urteilsfindung berücksichtigt. Hat ein Sachverständiger die Erkenntnisse seiner Auswertung dargelegt und beruht die gerichtliche Entscheidung darauf, sind die wesentlichen Anknüpfungstat-

sachen und Darlegungen des Sachverständigen zur Begründung seiner Ergebnisse im Urteil so wiederzugeben, wie es zum Verständnis des Gutachtens und seiner Schlussigkeit erforderlich ist.³

Die lückenlose Rekonstruktion von Unfallhergängen ist demzufolge in vielen Fällen möglich. Das erfordert allerdings einen nicht unerheblichen Aufwand, der sich je nach Art und Schwere des Unfallgeschehens vor allem in den Kosten niederschlägt. Perspektivisch werden sich Gerichte mit der Aufklärung von Verkehrsunfällen zwischen vollautomatisierten Fahrzeugen beschäftigen müssen. Dabei werden schon per se Unfalldaten zur Verfügung stehen, die eine detaillierte Auswertung von Unfalls Spuren entbehrlich machen könnten. Allerdings ergeben sich in diesem Kontext einige rechtliche Fragestellungen.

III. Rekonstruktion von Verkehrsunfällen unter Beteiligung vollautomatisierter Fahrzeuge

Zur Veranschaulichung der Problematik ist zunächst ein fiktiver Unfall zwischen zwei vollautomatisierten Fahrzeugen zu beschreiben. Anschließend wird dargestellt, wie die Datenaufzeichnung aus technischer Perspektive vonstatten geht, um zuletzt anhand dieser Prämissen die rechtlichen Herausforderungen der Datenauswertung zu erläutern.

1. Fallszenario

Für die technische und rechtliche Bewertung eines Unfallgeschehens mit zwei vollautomatisierten Fahrzeugen sei folgendes Fallszenario gegeben: Auf einer Bundesstraße mit zweispuriger Richtungsfahrbahn fahren die vollautomatisierten Fahrzeuge E (Ego-Fahrzeug) und A jeweils mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h nebeneinander her, da E soeben auf die Bundesstraße aufgefahren war und A die rechte Spur zugunsten eines ungehinderten Auffahrens des E räumte. Die Sichtverhältnisse waren ideal, die Straße trocken.

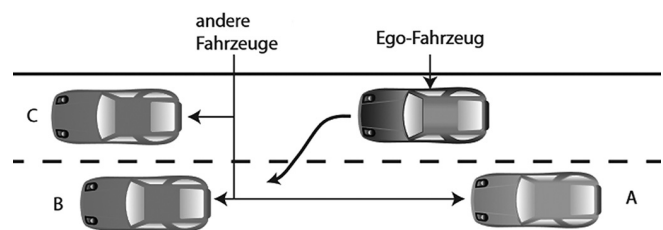


Abb. 1: Fallszenario

Etwa 200 Meter nach Auffahren auf die Bundesstraße beschleunigt Fahrzeug E, um zum Zwecke des Überholens eines vor ihm fahrenden Pkw C vor Fahrzeug A auf der linken Spur einzuscheren (vgl. zur Veranschaulichung Abbildung 1). Um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum einsicherenden E einzuhalten, muss A leicht verzögern.

- 1 Zur parallelen Verwendung und Differenzierung der beiden Begriffe vgl. *Feldle*, Notstands Algorithmen, 2018, S. 46 ff. Im Folgenden ist der Einfachheit halber von vollautomatisierten Fahrzeugen im Sinne des Level 5 der SAE J3016-Klassifizierung auszugehen. Vgl. zur Norm <https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic> (zuletzt abgerufen am 31.3.2020).
- 2 Vgl. *Weber*, in: Berz/Burmann (Hrsg.), Handbuch des Straßenverkehrsrechts, 40. EL Oktober 2019, 21 A Rn. 1 ff.
- 3 Für den Strafprozess etwa KG, NStZ 2015, 239, 240; *Wenske*, in: MüKo-StPO, Band 2, 1. Aufl. 2016, § 267 Rn. 256.

Aus zunächst ungeklärter Ursache kommt es während des Einschlerens zu einem Zusammenstoß zwischen E und A, der Personen- und Sachschäden zur Folge hat. Beide Fahrzeuge sind mit diversen Sensoren (Kameras, Lidar, Radar, GPS, Odometrie, Thermokameras, Ultraschall usw.) ausgestattet. Für die Ermittlung der Verursachungsbeiträge ist zu klären, welches Fahrzeug einen Fehler aufwies, der den Unfall herbeigeführt hat. Dafür kommt es entscheidend auf die Frage an, ob E gar nicht vor A hätte einschleren dürfen, oder ob A hätte stärker verzögern müssen.

2. Technische Funktionsweise der Datenaufzeichnung

Während bei menschlich gesteuerten Fahrzeugen keine genaue Aufzeichnung der Fahrzeugumgebung stattfindet, nimmt ein autonomes Fahrzeug seine Umgebung durch vielfältige Sensorik genau wahr, wie z.B. durch Kameras, Lidar, Radar, Infrarot und Ultraschallsensoren. Hierbei ist es allerdings schwieriger, ein einheitliches Datenformat zu finden, da Hersteller die Fahrzeugumgebung unterschiedlich darstellen. So kann man z.B. die Belegung anderer Verkehrsteilnehmer mithilfe von Belegungskarten repräsentieren⁴ oder durch einfache Geometrien, die die Belegung von Verkehrsteilnehmern einschließen.⁵

Am 27.11.2019 wurde die EU-Verordnung 2019/2144 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern verabschiedet.⁶ Darin ist festgelegt, dass zwischen 2022 und 2029 schrittweise ein Unfalldatenspeicher in neu zugelassene Straßenfahrzeuge jeglicher Art (d.h. unabhängig vom Automatisierungslevel) eingebaut sein muss, der anonymisiert relevante Unfalldaten kurz vor, während und kurz nach dem Unfall speichert. Die Daten sollen vornehmlich dazu dienen, dass EU-Mitgliedstaaten die Effektivität von Sicherheitsmaßnahmen im Straßenverkehr analysieren können, ohne die Identität der Fahrer preiszugeben (Erwägungsgrund 13).

Um die Identität der Fahrer zu schützen, wird in Erwägungsgrund 14 die Anwendbarkeit der DSGVO betont. Unfalldatenspeicher sollen als geschlossenes System betrieben werden, das keinen Datenaustausch mit anderen IT-Diensten zulässt. Die aufgezeichneten Daten sollen ständig überschrieben werden, sodass nur Daten in einem kurzen Zeitintervall um einen Unfall aufgezeichnet werden. Der Unfallzeitpunkt soll z.B. über die Auslösung eines Airbags identifiziert werden. Da der eCall (die automatische Alarmerung von Rettungskräften) ebenfalls bei einem Unfall ausgelöst wird und hierbei personenbezogene Daten übermittelt werden, ist aus Datenschutzgründen besonders darauf zu achten, dass kein Datenaustausch zwischen dem Unfalldatenspeicher und dem eCall-System stattfindet.

Eine detaillierte technische Richtlinie zur Umsetzung dieser Datenspeicher existiert bislang nicht. Allerdings trifft Art. 6 Abs. 4 lit. a der VO 2019/2144 einige inhaltliche Voraussetzungen zur Datenaufzeichnung. Danach müssen im maßgeblichen Zeitraum (kurz vor, während und unmittelbar nach einem Zusammenstoß) folgende Daten aufgezeichnet werden: Fahrzeuggeschwindigkeit, die Verzögerung, die Position, der Neigungswinkel, der Zustand und Grad der Aktivierung aller Sicherheitssysteme, die eCall-Aktivierung

und die Betätigung der Bremse. Die Daten müssen mit hoher Genauigkeit aufgezeichnet werden, ein Datenverlust muss vermieden werden. Der Datenspeicher darf sich nicht ausschalten lassen (Art. 6 Abs. 4 lit. b) und muss Unfälle jeglicher Art überstehen. Zudem setzt die Verordnung zum einen eine unmittelbare Anonymisierung der aufgezeichneten Daten voraus, zum anderen müssen sie über eine Standardschnittstelle nationaler Behörden auf Grundlage einschlägiger unionaler oder mitgliedstaatlicher Vorgaben sowie im Einklang mit der DSGVO zu den oben genannten Zwecken zur Verfügung gestellt werden können.

Zur Ausfüllung der Vorgaben der Verordnung könnten Hersteller dazu verpflichtet werden, offene Formate wie z.B. CommonRoad⁷ zu verwenden. Hier werden die Positionen, Geschwindigkeiten, Raumbelegungen, Straßenverläufe, Verkehrszeichen, der Ampelstatus und andere relevante Daten mithilfe eines XML-Formats aufgezeichnet, das auch von Menschen und nicht nur von Computerprogrammen gelesen werden kann.

3. Rechtliche Probleme der Datenauswertung

Die Darstellung der technischen Funktionsweise der Datenaufzeichnung zeigt, dass generell beim Betrieb eines vollautomatisierten Fahrzeugs eine große Datenmenge zur Verfügung steht. Aus rechtlicher Perspektive ist allerdings zu klären, ob, in welchem Umfang und durch wen diese Daten zur Unfallrekonstruktion verwendet werden dürfen.

Gemäß § 63a Abs. 1 StVG müssen Fahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion i. S. d. § 1a StVG Positions- und Zeitangaben speichern, wenn folgende Ereignisse auftreten: 1.) Wechsel zwischen Fahrzeugführer und System, 2.) Aufforderung durch System an Fahrzeugführer, die Steuerung zu übernehmen, und 3.) Auftreten einer technischen Störung. Die Aufzeichnung soll nach dem Willen des Gesetzgebers dazu dienen, dass sich der Fahrzeugführer bei einem Unfall nicht auf ein technisches Versagen berufen kann.⁸ Andersherum dient sie ihm aber auch dazu, einen gegen ihn persönlich erhobenen Verschuldensvorwurf zu entkräften.⁹ Die Möglichkeit einer wahrheitsgemäßen Unfallrekonstruktion ist daher das primäre Ziel der Speicherung und in nicht unwesentlichem Maße auch als unabdingbare Voraussetzung für gesellschaftliche Akzeptanz des automatisierten Fahrens anzusehen.¹⁰

a) Datenschutzrechtliche Zulässigkeit der Datenauswertung

Die datenschutzrechtliche Zulässigkeit der nach diesen Vorgaben gespeicherten Daten beurteilt sich nach der DSGVO. Danach ist die Verarbeitung personenbezogener Daten grundsätzlich verboten, es sei denn, sie kann auf

⁴ Thrun, Learning Occupancy Grid Maps with Forward Sensor Models, *Autonomous Robots* 15 (2003), 111–127.

⁵ Ziegler/Bender/Dang/Stiller, Trajectory planning for Bertha – A local, continuous method, *2014 IEEE Intelligent Vehicles Symposium Proceedings*, Dearborn, MI, 2014, S. 450–457.

⁶ ABl. EU 2019, L 325, S. 1 ff.

⁷ Eine genaue Beschreibung des CommonRoad-Formats findet sich unter <https://commonroad.in.tum.de/> (zuletzt abgerufen am 21.4.2020); vgl. auch Althoff/Koschi/Manzinger, CommonRoad: Composable benchmarks for motion planning on roads, *2017 IEEE Intelligent Vehicles Symposium (IV)*, Los Angeles, CA, 2017, S. 719–726.

⁸ BT-Drucks. 18/11300, S. 15, 24.

⁹ Heß, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, *Straßenverkehrsrecht*, 26. Aufl. 2020, § 1b StVG Rn. 11.

¹⁰ Krausen, ZD-Aktuell 2019, 06679.

einen Zulässigkeitsbestand gestützt werden (sog. Verbot mit Erlaubnisvorbehalt).¹¹ Personenbezogene Daten sind gemäß Art. 4 Nr. 1 DSGVO „alle Informationen, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person (im Folgenden ‚betroffene Person‘) beziehen“. Unter den Begriff der Verarbeitung fällt nahezu jeder denkbare Umgang mit personenbezogenen Daten, unabhängig davon, ob er automatisiert oder nicht-automatisiert stattfindet (Art. 4 Nr. 2 DSGVO). Die Vorgaben des Datenschutzrechts sind demzufolge dann zu berücksichtigen, wenn es sich bei den aufgezeichneten Informationen um personenbezogene Daten handelt. Entscheidend ist dafür, ob die einzelnen Daten einen Rückschluss auf eine konkrete natürliche Person zulassen, im Regelfall also auf den Fahrzeugführer oder -halter.

Werden Fahrzeugdaten beispielsweise mit einem Benutzerkonto des Halters oder Fahrers verknüpft, entsteht unmittelbar eine unkomplizierte Möglichkeit der Identifizierung dieser Person, sodass es sich auch bei vermeintlich rein technischen Aufzeichnungen um personenbezogene Daten handelt.¹² Standortdaten, deren Aufzeichnung vom Gesetzgeber im Anwendungsbereich des § 63a StVG ja sogar ausdrücklich vorgeschrieben wird, werden vom europäischen Verordnungsgeber explizit als Faktoren benannt, die eine Identifizierung der betroffenen Person ermöglichen, und sind daher regelmäßig ebenso als personenbezogene Daten zu qualifizieren. Gleiches gilt für Aufzeichnungen der Sensoren eines vollautomatisierten Fahrzeugs: Jede Bildaufnahme, die zumindest das Gesicht einer außenstehenden Person oder im Falle von Innenraumkameras der Insassen enthält, wird typischerweise ein personenbezogenes Datum darstellen. Demzufolge ist nahezu jeder Verarbeitungsvorgang, der im Rahmen einer Unfallauswertung vonstattengeht und sich auf personenbezogene Daten bezieht, rechtfertigungsbedürftig. Da die Verarbeitung zur Unfallrekonstruktion von Polizeibeamten oder hoheitlich beauftragten Unfallsachverständigen vorgenommen wird, lässt sich diese auf Art. 6 Abs. 1 S. 1 lit. e DSGVO stützen, wonach eine Verarbeitung gerechtfertigt ist, wenn sie für die Wahrnehmung einer Aufgabe erforderlich ist, die im öffentlichen Interesse liegt oder in Ausübung öffentlicher Gewalt erfolgt, die dem Verantwortlichen (sprich: dem Rekonstruierenden) übertragen wurde.

Das Datenschutzrecht steht demzufolge der Unfallrekonstruktion grundsätzlich nicht entgegen. Um dem Anwendungsbereich der DSGVO vollständig zu entfliehen, besteht die Möglichkeit, sämtliche Identifizierungsmöglichkeiten durch Anonymisierung der Daten zu verhindern, wie es auch die VO 2019/2144 voraussetzt (siehe oben). Anonyme Daten fallen ausweislich Erwägungsgrund 26 der DSGVO nicht in deren Anwendungsbereich, sodass ihre Vorgaben nicht für anonyme Daten gelten. Von Kameras aufgezeichnete Gesichter oder Kfz-Kennzeichen könnten etwa durch *Blurring* unkenntlich gemacht werden;¹³ wichtig ist nur, dass dieser Prozess nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand umkehrbar ist.¹⁴

b) Entgegenstehendes Dateneigentum?

Einer Verwertung der Blackbox-Daten im Rahmen der Unfallrekonstruktion könnten möglicherweise Rechte Dritter an diesen Daten entgegenstehen. In der juristischen Fachliteratur taucht immer wieder der schillernde Begriff eines „Dateneigentums“ auf – mitsamt einer Diskussion, ob und

woraus ein solches Recht an Daten hergeleitet werden kann und wem es zustehen sollte.¹⁵ Mittlerweile herrscht weitgehende Einigkeit dahingehend, dass ein „Dateneigentum“ im Sinne eines absoluten Ausschließlichkeitsrechts wie das Sacheigentum mangels Körperlichkeit und Rivalität von Daten kaum im Wege einer Analogie zu den Eigentumsvorschriften des BGB zu begründen ist. Auch andere Rechtsnormen, darunter solche des Bürgerlichen Rechts, des Urheber- und des Wettbewerbsrechts, enthalten in ihren jeweiligen Anwendungsbereichen nur punktuelle Regelungen zum Umgang mit Daten(-sammlungen); insgesamt ergibt sich dadurch ein juristischer „Flickenteppich“¹⁶ zur Regelung einer Verfügungsbefugnis an Daten, der teilweise als unbefriedigend empfunden wird. Von Rechts wegen lässt sich eine Datenhoheit derzeit nur über vertragliche Vereinbarungen konstituieren. Alles in allem gilt daher momentan der Grundsatz, dass derjenige, der im Besitz von Daten ist, diese grundsätzlich auch verwenden kann – sozusagen in Gestalt einer faktischen Bestimmungsmacht.

Dieser Umstand führt dazu, dass ein Kfz-Hersteller beispielsweise durch die Verwendung spezifischer und einzigartiger Datenformate die alleinige Hoheit über die Fahrzeugdaten beanspruchen kann. Wenn niemand sonst in der Lage ist, den Datenspeicher auszulesen und damit auf die darin befindlichen Informationen zuzugreifen, geriert sich der Hersteller zumindest faktisch als „Dateneigentümer“ – und kann frei darüber entscheiden, wem er Zugriff auf die decodierten Daten gewährt und in welchem Umfang das geschieht.

Für die Rekonstruktion von Verkehrsunfällen wäre diese Situation höchst unbefriedigend. Ob ein Unfallgeschehen vollumfänglich aufgeklärt werden kann, sollte nicht vom Belieben eines Herstellers abhängig sein. Das gilt vor allem dann, wenn möglicherweise Verursachungsbeiträge des Herstellers selbst im Raum stehen, etwa aufgrund fehlerhafter oder defekter Sensoren. Vielmehr sollte zumindest jeder Unfallsachverständige in der Lage sein, die Daten selbst in Augenschein zu nehmen, um daraus Schlüsse für die Ermittlung des Unfallhergangs ziehen zu können. Dafür ist es allerdings erforderlich, dass Hersteller offene Datenformate verwenden oder zumindest solche, für die die relevanten Stellen über technische Möglichkeiten zur Decodierung verschlüsselter Daten verfügen. Anderenfalls müsste der Gesetzgeber Hersteller zur Mitwirkung an der Unfallrekonstruktion verpflichten. Das würde allerdings wiederum Unsicherheiten bezüglich der Vollständigkeit der übermittelten Informationen hervorrufen und zudem einen nicht zu vernachlässigenden Zeitfaktor ins Spiel bringen.

11 Ganz h. M., vgl. nur Wolff, in: Schantz/Wolff, Das neue Datenschutzrecht, 2017, Rn. 389; Karg, DuD 2013, 75 ff.; Pöiters, in: Gola (Hrsg.), DSGVO, 2. Aufl. 2018, Art. 5 Rn. 6; a. A. Robnagel, NJW 2019, 1, 4 f.: Allgemeiner Grundsatz des Vorbehalts des Gesetzes.

12 Ebenso Steege, MMR 2019, 509, 510; vgl. auch Krausen, ZD-Aktuell 2019, 06679.

13 Diese Technik könnte allerdings unbrauchbar sein, wenn das System auch die Blickrichtung eines Passanten erkennen soll, um dadurch auf seine Absichten schließen zu können.

14 Steege, MMR 2019, 509, 512.

15 Beispielhaft Ensthaler, NJW 2016, 3473, 3474 ff.; Thalhofer, GRUR-Prax 2017, 225 ff.; zuletzt Kühling/Sackmann, ZD 2020, 24 ff.

16 Grützmacher, CR 2016, 485, 495.

c) Zwischenergebnis

Der Auswertung von Daten aus dem Datenspeicher eines vollautomatisierten Fahrzeugs stehen folglich keine besonderen rechtlichen Hürden entgegen. Das Datenschutzrecht erlaubt die Verarbeitung dort gespeicherter personenbezogener Daten zu Zwecken der Unfallrekonstruktion. Auch kennt das geltende Recht kein umfassendes „Dateneigentum“, das die Auswertung von der Zustimmung eines Rechteinhabers abhängig machen würde. Allein faktische Umstände können eine vollständige Rekonstruktion erschweren, wenn Kfz-Hersteller besondere, ggf. eigens entwickelte Datenformate in ihrem Datenspeicher verwenden. Es wäre daher erstrebenswert, Hersteller zur Verwendung standardisierter Formate zu verpflichten. Dadurch würden Ermittlungspersonen in die Lage versetzt werden, die aufgezeichneten Informationen nachzuvollziehen, ohne dabei von einer Mitwirkungshandlung des Herstellers abhängig zu sein.

IV. Prozessuale Fragen der Unfallfolgenabwicklung

Für das mit der Aufklärung des Unfallgeschehens befasste Gericht sind die aufgezeichneten Daten von hohem Interesse. Insbesondere werden die Insassen eines vollautomatisierten Fahrzeugs vielfach keine brauchbaren Zeugen sein, da sie im Unfallzeitpunkt vermutlich Nebentätigkeiten nachgehen werden.¹⁷ Es wird daher der Wunsch nach einer Heranziehung des Unfalldatenspeichers samt aller aufgezeichneten Informationen als Beweismittel aufkommen. Da die Daten an sich für das Gericht im Regelfall nicht ohne sachverständige Hilfe interpretierbar sein dürften, wird die Mitwirkung eines Experten zur Sachverhaltsaufklärung auch im Zeitalter selbstfahrender Fahrzeuge nicht entbehrlich werden. Bereits nach heutigem Stand lassen Gerichte die Auswertung von Daten aus Unfalldatenschreibern zur Rekonstruktion des Geschehens zu.¹⁸ Gerichte gehen dabei sogar noch einen Schritt weiter, wenn es um Videoaufnahmen aus sog. Dashcams geht. Diese sind nämlich dem Grunde nach datenschutzrechtlich unzulässig, wenn sie ohne konkreten Anlass dauerhaft das Geschehen aufzeichnen.¹⁹ Aus dieser Rechtswidrigkeit könnte ein Beweisverwertungsverbot im Prozess folgen. Maßgeblich ist hierfür eine Abwägung des Beweisführungsinteresses einerseits mit dem gegen die Verwertung sprechenden Allgemeinen Persönlichkeitsrecht des Gefilmten andererseits, die alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigt.²⁰ Selbst in diesen Fällen stimmt die Rechtsprechung einer Verwertung der Dashcam-Aufzeichnungen häufig zu.²¹ Auch bei Unfällen auf dem Gelände einer Tankstelle können Aufzeichnungen einer Überwachungskamera verwertet werden.²² Es ist daher davon auszugehen, dass Daten aus Unfalldatenspeichern vollautomatisierter Fahrzeuge bereits nach heutigem Stand vollumfänglich verwertet würden.²³

Der umfassenden Auswertung könnten jedoch faktische Hürden im Wege stehen. Die Bedeutung der Fahrzeughersteller als Beteiligte des Zivilprozesses bei Verkehrsunfallprozessen dürfte perspektivisch nämlich stark zunehmen.²⁴ Vorstellbar sind schon jetzt Situationen wie die oben unter III. 1. beschriebene, in denen die Zuweisung der Verursachungsbeiträge Schwierigkeiten bereitet, da sich die Verantwortlichkeitsfrage nicht aus den sichergestellten Unfallschäden klären lässt. Hat aber beispielsweise eine der Parteien mehr oder weniger gesicherte Erkenntnisse darüber,

dass sie selbst wohl den größten Teil der Verantwortung tragen müsste, weil sich aus den aufgezeichneten Daten eine technische Fehlfunktion ergibt, wird sie nur ein geringes Interesse daran haben, diesen Umstand dem Gericht mitzuteilen. Und wenn die aufgezeichneten Daten ein herstellereigenes Format aufweisen, das durch unabhängige Sachverständige nicht decodiert werden kann, steht das der Unfallrekonstruktion auf Basis der Fahrzeugdaten zunächst im Wege. Dann hilft auch die Pflicht des Halters nach § 63a Abs. 3 StVG, die gemäß Abs. 1 aufgezeichneten Daten zur prozessualen Abwicklung eines Verkehrsunfalls an Dritte weiterzuleiten, nicht weiter.

Es stellt sich also die Frage, wie mit diesem Zustand umzugehen ist. Einerseits könnte man sich in diesen Fällen auf die herkömmliche Variante der Begutachtung durch Unfallsachverständige beschränken und auf diesem Wege versuchen, die Verursachungsbeiträge zu ermitteln und die Haftungsquote zu bilden. Ein anderer Weg wäre, Fahrzeughersteller dazu zu verpflichten, die Fahrzeugdaten in einem offenen, standardisierten Datenformat zu speichern. Welches konkrete Format das sein könnte, schreibt die – aufgrund des Anwendungsvorrangs des Unionsrechts primär maßgebliche – EU-Typgenehmigungsverordnung 2019/2144 (oben III. 2.) nicht vor. Eine entsprechende Spezifizierung könnte der Gesetzgeber jedenfalls für hoch- und vollautomatisierte Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1a StVG bereits im Zusammenhang mit der Datenspeicherung nach § 63a StVG schaffen. § 63b StVG ermächtigt ihn zum Erlass einer Rechtsverordnung, die unter anderem die technische Ausgestaltung des Speichermediums und die Art und Weise der Speicherung regeln soll. Bislang wurde von dieser Ermächtigung noch kein Gebrauch gemacht,²⁵ vermutlich weil gegenwärtig in Deutschland noch keine Fahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des § 1a StVG zugelassen sind.²⁶ Es bleibt daher mit Spannung abzuwarten, inwieweit der Verordnungsgeber Verpflichtungen zum technischen Format der aufgezeichneten Daten vorsehen wird. Für die faktische Möglichkeit der Verwertbarkeit dieser Daten im Prozess ist diese Frage von hoher Bedeutung.

V. Fazit

Es wurde gezeigt, dass die Rekonstruktion von Verkehrsunfällen unter Beteiligung vollautomatisierter Fahrzeuge deutlich effizienter durchgeführt werden kann als bei komplexeren oder schwereren Unfällen mit herkömmlichen Fahrzeugen, da in ersteren eine Vielzahl von Sensoren verbaut sind, die das Geschehen im und um das Fahrzeug herum permanent überwachen. Dabei besteht die Gefahr,

17 Lutz, NJW 2015, 119, 120.

18 KG, BeckRS 2006, 08492; vgl. auch Balzer/Nugel, NJW 2016, 193, 197.

19 Vgl. etwa LG Magdeburg, Urt. v. 5.5.2017 – 1 S 15/17, ZD 2018, 276, 277; VG Ansbach, Urt. v. 12.8.2014 – AN 4 K 13.01634, SVR 2015, 235, 238.

20 BGH, Urt. v. 18.2.2003 – XI ZR 165/02, NJW 2003, 1727, 1728; BGH, Beschl. v. 15.5.2013 – XII ZB 107/08, NJW 2013, 2668, 2670; *Prüfung*, in: MüKo-ZPO, 5. Aufl. 2016, § 284 Rn. 64 ff.

21 Wegweisend BGH, Urt. v. 15.5.2018 – VI ZR 233/17, NZV 2018, 367 m. Anm. Krämer; vgl. auch Strauß, NZV 2018, 554, 559.

22 Beispielhaft LG Saarbrücken, Urt. v. 30.11.2012 – 13 S 140/12, NJW-RR 2013, 401.

23 Vgl. auch Balzer/Nugel, NJW 2016, 193, 197.

24 Vgl. zu zivilrechtlichen Haftungsfragen Lutz, NJW 2015, 119, 119 ff.

25 BT-Drucks. 19/9544, S. 3.

26 BT-Drucks. 19/9544, S. 1.

dass Hersteller individuelle Datenformate zur Speicherung der anfallenden Daten verwenden. Das wäre ungünstig, da Polizeibehörden und Unfallsachverständige auf die Mitwirkung der Hersteller bei der Rekonstruktion des Geschehensablaufs angewiesen wären. Gerade weil eine zivilrechtliche Verantwortlichkeit von Herstellern mit dem Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge im Raum steht, sind hierdurch entstehende Interessenkonflikte nicht auszuschließen.

Vorzugswürdig wäre daher die Aufzeichnung in einem standardisierten Datenformat, damit die Inhalte von den relevanten Akteuren eingesehen werden können, ohne dass hierfür eine Mitwirkung des Herstellers zwingend erforderlich wäre. Rechtliche Hürden, etwa aufgrund einer datenschutzrechtlichen Unzulässigkeit der Datenauswertung

oder eines „Dateneigentums“ einer beteiligten Partei stehen der Unfallrekonstruktion nicht entgegen. Die jüngst verabschiedete EU-Typgenehmigungsverordnung 2019/2144 schafft hierfür bereits die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen, indem sie – auch für herkömmliche Fahrzeuge – technische Anforderungen an die (unfall-)ereignisbezogene Datenaufzeichnung stellt. Die Rekonstruktion von Verkehrsunfällen wird daher perspektivisch vereinfacht werden. Ein standardisiertes Datenformat könnte für vollautomatisierte Fahrzeuge im Sinne des § 1a Abs. 2 StVG auf Grundlage einer nach § 63b StVG zu schaffenden Rechtsverordnung bestimmt werden. Eignen würde sich beispielsweise das Format CommonRoad.

Report

Prof. Dr. Dagmar Gesmann-Nuissl*

Rechtsprechungsreport „Innovations- und Technikrecht“

I. Aktuelle Rechtsprechung zum Innovationsrecht

1. Das Bereitstellen von Radios in Mietwagen ist keine „öffentliche Wiedergabe“

Der EuGH hat mit Urteil vom 2.4.2020 entschieden, dass Autovermieter keine Vergütung an Verwertungsgesellschaften leisten müssen, nur weil die von ihnen vermieteten Fahrzeuge mit einem Radioempfangsgerät ausgestattet sind. Alleine das Vermieten derart ausgestatteter Fahrzeuge stellt noch keine öffentliche Wiedergabe im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der RL 2001/29/EG und Art. 8 Abs. 2 der RL 2006/115/EG dar (Rs. C-753/18).

Stim (Föreningen Svenska Tonsättare Internationella Musikbyrå u.p.a.) und SAMI (Svenska artisters och musikers intresseorganisation ek. För) sind schwedische Verwertungsgesellschaften für Urheberrechte und verwandte Schutzrechte. Im Jahr 2017 stritten sie mit zwei schwedischen Autovermietungsgesellschaften um eine Urhebervergütung, weil diese über die Vermietung von mit Radioempfangsgeräten ausgestatteten Fahrzeugen der Öffentlichkeit musikalische Werke ohne Erlaubnis der Urheber darboten. Während das erstinstanzliche Gericht der Auffassung der Verwertungsgesellschaften folgte und annahm, dass die Vermietung von mit Radioempfangsgeräten ausgestatteten Fahrzeugen eine „öffentliche Wiedergabe“ musikalischer Werke im Sinne des schwedischen Gesetzes Nr. 279 von 1960 über das Urheberrecht darstelle und daher einen Erstattungsanspruch rechtfertige, zweifelte der oberste Gerichtshof in Schweden an eben dieser Auffassung und legte dem EuGH die Frage vor, ob das Vermieten der mit Autoradios ausgestatteten Fahrzeuge bereits eine öffentliche Wiedergabe im Sinne der Urheberrechtsrichtlinie

(RL 2001/29/EG) und der Vermiet- und Verleihrichtlinie (RL 2006/115/EG) sei.

Der EuGH lehnte dies ab. Nach ständiger Rechtsprechung verleihe der Begriff „öffentliche Wiedergabe“ zwei kumulative Tatbestandsmerkmale, nämlich die „Handlung der Wiedergabe“ eines Werkes einerseits und die „öffentliche“ Wiedergabe andererseits (Rn. 30). Hier fehle es bereits an der Wiedergabehandlung, die voraussetze, dass der Nutzer absichtlich und in Kenntnis der Folgen seines Verhaltens einem Dritten aktiv Zugang zu einem geschützten Werk verschaffe (Rn. 32). Alleine das Bereitstellen von Einrichtungen, die wie das Radioempfangsgerät lediglich eine Wiedergabe seitens Dritter ermöglichen, weil diese jetzt terrestrische Rundfunk-sendungen empfangen könnten, sei dagegen noch nicht als Wiedergabehandlung einzustufen. Das folge schon aus dem 27. Erw.-Grund der RL 2001/29/EG, der dies zum Ausdruck brächte (Rn. 33). Folglich bleibe auch unerheblich, ob es sich beim Fahrgastraum eines vermieteten Fahrzeugs um einen öffentlichen oder privaten Raum handle (Rn. 37). Darauf komme es vorliegend nicht mehr an (Rn. 38).

→ Praxishinweis:

Entgegen erster Stimmen, die bereits befürchteten, dass es für Mietwagenanbieter wie Sixt, Avis & Co. nun teuer werden würde, weil auch die deutschen Verwertungsgesellschaften GEMA und GVL bei Mietwagenanbietern vorstellig werden könnten, hat der EuGH völlig zu Recht entschieden, dass Vermieter von Fahrzeugen mit Radiogeräten keine öffentliche Wiedergabe von Musikwerken vornehmen und daher auch keine Lizenzen erwerben müssen.

* Mehr über die Autorin erfahren Sie auf Seite III.