

# Datenverarbeitung beim autonomen Fahren – Schafft die StVG-Novelle 2021 Rechtssicherheit bei der Datenverarbeitung?

Dr. Hans Steege



Open Peer Review

Dieser Beitrag wurde lektoriert von: Hendrik Scheja, David Wasilewski und Büsra Bayzat



## A. Einleitung

Zunehmende Automatisierung und Vernetzung von Kraftfahrzeugen führen dazu, dass immer mehr Fahraufgaben, die klassischerweise vom Fahrer<sup>1</sup> bewältigt werden mussten, von automatisierten Fahrfunktionen übernommen werden. Diese Automatisierung wird international in fünf Stufen eingeteilt.<sup>2</sup> Aber auch auf nationaler Ebene existiert eine Klassifizierung.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Zum Zwecke der besseren Lesbarkeit wird bei personenbezogenen Substantiven die männliche Form verwendet. Diese Begriffe sollen für alle Geschlechter gelten. Der Autor gibt in dem Beitrag ausschließlich seine persönliche Rechtsauffassung wieder.

<sup>2</sup> Steege, SVR 2021, 128 (129).

<sup>3</sup> Steege, PHi 2021, 210 (211 f.).

Dr. Hans Steege arbeitet im Bereich Data Protection und hat einen Lehrauftrag an der Universität Stuttgart. Er ist Mitherausgeber der Zeitschrift für das Recht der digitalen Wirtschaft (ZdiW), der Zeitschrift Straßenverkehrsrecht (SVR) sowie des Handbuchs KI (Nomos).

Diese technischen Einstufungen verdeutlichen zum einen, welche Fahraufgaben von der Fahrfunktion bzw. vom Fahrer ausgeführt werden müssen, und zum anderen, welche Pflichten den Fahrer treffen.

Übernimmt jedoch nicht mehr der Mensch die Fahrzeugsteuerung, sondern die automatisierte Fahrfunktion, so rücken Informationen aus der Fahrzeugumgebung in den Fokus. Die Fahrzeuge müssen hierzu ihre Umgebung wahrnehmen, Verkehrsteilnehmer, Straßen und Objekte erkennen und daraus Rückschlüsse hinsichtlich ihres Verhaltens ziehen. Dieser Vorgang wird als Perzeption (**Wahrnehmung**), Kognition (**Verarbeitung**) und Prädiktion (**Vorhersage**) bezeichnet.<sup>4</sup> Hierfür benötigen Fahrzeuge zahlreiche Sensoren. Zum Einsatz kommen insbesondere Kameras, Lidar, Radar, Ultraschallsensoren, Odometer sowie GPS.<sup>5</sup> Werden mittels dieser Sensoren Fahrradfahrer, Passanten oder Kraftfahrzeuge erfasst, so handelt es sich dabei leicht hin um personenbezogene Daten i.S.d. Art. 4 Nr. 1 DSGVO. Aufgrund der Weite der Definition reicht es aus, dass eine natürliche Person (indirekt) identifizierbar ist.

Aber auch im Innenraum von Kraftfahrzeugen selbst entstehen zahlreiche Daten. Diese können etwa die Öltemperatur oder den Ladezustand der Batterie betreffen. Bei fahrerlosen, autonomen People-Movern i.S.d. § 1d StVG kann eine Innenraumüberwachung zum Schutz von Insassen erkennen, ob etwa Sicherheitsgurte angelegt sind. Daten können zudem durch die Nutzung mobiler Online-Dienste entstehen oder durch das Buchen einer Fahrt mittels App.<sup>6</sup>

Informationen entstehen nahezu überall im Kraftfahrzeug und damit verbunden ist die Frage, ob es sich um personenbezogene Daten i.S.d. Art. 4 Nr. 1 DSGVO handelt, sodass die Datenschutz-Grundverordnung Anwendung findet (Art. 2 Abs. 1 DSGVO).

<sup>4</sup> Beck, in: Leupold/Wiebe/Glossner, MAH-IT-Recht, 4. Aufl. 2021, Teil 9.2 Rn. 23 ff.

<sup>5</sup> Steege, MMR 2019, 509 (510); eingehend zur Technik autonomer Fahrzeuge Leonhardt, in: Chibanguza/Kuß/Steege, Künstliche Intelligenz, 2022, § 3 A.

<sup>6</sup> Eingehend zum Personenbezug sowie zu möglichen Rechtsgrundlagen bei sog. Connected Cars Wasilewski, CTRL 1/2022, 43 (45).

Ist sie anwendbar, so treffen den Verantwortlichen<sup>7</sup> im datenschutzrechtlichen Sinne zahlreiche Transparenz- und Informationspflichten (Art. 12-14 DSGVO). Zuerst muss eine Datenverarbeitung jedoch überhaupt rechtmäßig sein. Art. 6 Abs. 1 DSGVO nennt Bedingungen, damit die Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung gegeben ist.

Während es einfach ist, eine Einwilligung der Insassen eines autonomen Shuttles zur Datenverarbeitung einzuholen, so ist die Rechtsgrundlage bei der Erfassung der Fahrzeugumgebung problematisch, da von anderen Verkehrsteilnehmern regelmäßig keine Einwilligung eingeholt werden kann.<sup>8</sup> Des Weiteren stellt die Einhaltung der Transparenz- und Informationspflichten ebenfalls eine Herausforderung dar. Im Jahr 2021 hat der Gesetzgeber mit den §§ 1d ff. StVG das autonome Fahren in festgelegten Betriebsbereichen reguliert.<sup>9</sup> Mit Blick auf die datenschutzrechtlichen Herausforderungen ist es daher bedeutsam, ob durch den neuen Rechtsrahmen die bestehende Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Rechtsgrundlage sowie der Transparenz- und Informationspflichten beseitigt wurde.

„Informationen  
entstehen nahezu überall  
im Kraftfahrzeug.“

### B. Regelungsgehalt des § 1g StVG

Da § 63a StVG ausschließlich für die Datenverarbeitung beim hoch- und vollautomatisierten Fahren i.S.d. § 1a StVG anwendbar ist,<sup>10</sup> führte der Gesetzgeber § 1g StVG für das autonome Fahren i.S.d. § 1d StVG ein. § 1g StVG regelt die Datenverarbeitung beim autonomen Fahren und verpflichtet den Halter, die in Abs. 1 Nr. 1-13 genannten Daten zu speichern.<sup>11</sup> Die zu speichernden Daten reichen von der Fahrzeugidentifikationsnummer über die Geschwindigkeit bis hin zu Positionsdaten.

<sup>7</sup> Verantwortlicher ist nach Art. 4 Nr. 7 DSGVO die natürliche oder juristische Person, die allein oder gemeinsam über die Zwecke und Mittel der Datenverarbeitung entscheidet.

<sup>8</sup> Siehe dazu Steege, MMR 2019, 509.

<sup>9</sup> Ein guter Überblick zu der StVG-Novelle findet sich bei Goral-Wood, CTRL 1/2022, 2 ff.

<sup>10</sup> NK-GVR/Steege, 3. Aufl. 2022, Anh. II zu §§ 1a-1c StVG, Rn. 44; Stender-Vorwachs/Steege, MMR 2018, 212 (216).

<sup>11</sup> Haupt, NZV 2021, 172 (175).

Obwohl der Gesetzestext eine Widersprüchlichkeit hinsichtlich der Datenspeicherung aufweist, ist von einer anlassbezogenen Datenspeicherung in den abschließend in § 1g Abs. 2 StVG genannten Verkehrsszenarien auszugehen.<sup>12</sup> Dafür sprechen sowohl Sinn und Zweck des Gesetzes als auch die Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und -Betriebs-Verordnung (AFGBV) als ergänzende und konkretisierende Verordnung.<sup>13</sup>

Die Verpflichtung aus § 1g Abs. 1 StVG betrifft unmittelbar den Halter. Ist er Verantwortlicher im datenschutzrechtlichen Sinne und handelt es sich bei den in Nr. 1-13 genannten Daten um personenbezogene, so ist die Datenverarbeitung rechtmäßig. Denn für die Erfüllung einer rechtlichen Verpflichtung, welcher der Verantwortliche unterliegt, erkennt die DSGVO die Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung an (Art. 6 Abs. 1 lit. c DSGVO).

Diese Daten betreffen allerdings nicht die Fahrzeugumgebung und stellen auch keinen unmittelbaren Personenbezug zu den (einzelnen) Insassen her. Auch wenn etwa mit Blick auf die Positionsdaten ein Personenbezug angenommen wird, so kann der Verantwortliche ohne Weiteres seinen Transparenz- und Informationspflichten nachkommen, indem er in seiner App vor der Buchung der Fahrt über die Datenverarbeitung informiert.

Doch wie verhält es sich mit den Daten der Fahrzeugumgebung? Hier bestehen auch nach der StVG-Novelle 2021 nach wie vor große Hürden.<sup>14</sup> Einerseits stellt sich die Frage der Rechtsgrundlage und damit der Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung, andererseits stellt sich je nach Ausgestaltung von Speicherort, Datenzugriff sowie Datenverarbeitung die Frage der Verantwortlichkeit.

Schlussendlich ist die Einhaltung von Transparenz- und Informationspflichten gegenüber Betroffenen außerhalb des Fahrzeugs de facto eine hohe Hürde.

<sup>12</sup> Steege, PHi 2022, 18 (25); Seyda, ZD-aktuell 2021, 0536.

<sup>13</sup> Steege, SVR 2022, 161 (167); allg. zur AFGBV s.a. Haupt, NZV 2022, 166 ff.

<sup>14</sup> Zur bisherigen Problematik Steege, MMR 2019, 509 ff.; Bleckat, ZdiW 2021, 40 (43).

---

„Bei Daten der Fahrzeugumgebung bestehen auch nach der StVG-Novelle 2021 nach wie vor große Hürden.“

---

### C. Ergebnis

Es bleibt datenschutzrechtlich bedauerlicherweise bei der Ausgangslage, die vor Inkrafttreten der StVG-Novelle 2021 bestand, weil ausschließlich die in § 1g Abs. 1 Nr. 1-13 StVG genannten Daten eine rechtliche Verpflichtung i.S.d der Datenschutz-Grundverordnung darstellen und der Katalog weitestgehend nicht Daten aus der Fahrzeugumgebung umfasst.

Hinsichtlich der Transparenz- und Informationspflichten stellt sich im Regelbetrieb die Frage, wie Halter ihren Pflichten nachkommen können. Fahrzeuge benötigen mindestens ein Labeling, das sie als Kamerafahrzeug kenntlich macht, und darüber hinaus auf eine Webseite hinweist, welche die nach der Datenschutz-Grundverordnung erforderlichen Informationen enthält. Die zu erbringenden Informationen richten sich insbesondere danach, wie die Datenverarbeitung ausgestaltet ist. Dies betrifft u.a. Speicherort sowie Datenzugriff und damit auch die (gemeinsame) Verantwortlichkeit. Je nach Umfang der Datenverarbeitung kann ein solches Labeling nebst Hinweis auf eine Homepage allerdings unzureichend sein.

Neben der Erfüllung der Informationspflichten als faktische Hürde rückt jedoch auch die Rechtsgrundlage für die Datenverarbeitung in den Vordergrund. Da sowohl Einwilligung als auch Vertragserfüllung hinsichtlich der Datenverarbeitung der Fahrzeugumgebung ausscheiden, bleibt lediglich das berechnete Interesse des Verantwortlichen.

Neben der somit bestehenden Rechtsunsicherheit rückt abermals die Frage der Ausgestaltung der Datenverarbeitung in den Mittelpunkt. Auf die Nichtanwendbarkeit der Datenschutz-Grundverordnung kann bei gewerblicher Nutzung der Fahrzeuge nicht gehofft werden, da Art. 2 Abs. 2 lit. c DSGVO lediglich die Datenverarbeitung durch natürliche Personen zur Ausübung ausschließlich persönlicher oder familiärer Tätigkeiten von der Datenschutz-Grundverordnung ausnimmt.

Für den Regelbetrieb autonomer Fahrzeuge schafft die StVG-Novelle 2021 durch den neu eingefügten § 1g StVG hinsichtlich der Datenverarbeitung nur teilweise Rechtssicherheit.

Obwohl die Datenschutz-Grundverordnung unter dem Motto „*one size fits all*“ stand,<sup>15</sup> zeigen sich erhebliche rechtliche Risiken beim Regelbetrieb autonomer Fahrzeuge. Da die Ausgestaltung der Datenverarbeitung sowohl für die Rechtsgrundlage als auch für die daraus folgenden Transparenz- und Informationspflichten sowie weiteren Pflichten der Dreh- und Angelpunkt ist, kommt der Entwicklung autonomer Kraftfahrzeuge sowie der Beachtung der Prinzipien *Privacy by Design* und *Privacy by Default* gem. Art. 25 DSGVO hohe Relevanz zu.

Zurück zum  
Inhaltsverzeichnis

<sup>15</sup> Steege, MMR 2019, 509 (513).

# CTRL

2/22

2. Jahrgang, 1. Ausgabe  
[www.legaltechcologne.de/ctrl](http://www.legaltechcologne.de/ctrl)

Cologne Technology  
Review & Law



[Hier geht es zur ganzen Ausgabe!](#)

Reise in 15 Beiträgen durch die Legal-Tech-Welt:

[Von Kolumbien bis nach Finnland](#)  
[und von Compliance bis eSport.](#)



LEGAL TECH LAB  
COLOGNE