

AUFSÄTZE UND KURZBEITRÄGE

Rechtsanwalt Dr. Tino Haupt¹, München**Der Zugriff auf Fahrzeugdaten aus strafprozessualer Perspektive****A. Einleitung**

Kaum ein Thema bewegt die Rechtswissenschaften aus wissenschaftlicher und praktischer Sicht derzeit so stark wie der Umgang mit Daten. Daten werden weithin als das zentrale Wirtschaftsgut des 21. Jahrhunderts angesehen.² Eine besondere Stellung im sehr weiten Bereich der Daten nehmen – nicht nur im deutschen oder europäischen Rechtsraum, sondern weltweit – die Fahrzeugdaten ein. Bei Fahrzeugdaten handelt es sich um Daten, also codierte oder codierbare Informationen, die in einem Fahrzeug generiert, verarbeitet und gespeichert werden.³ Das besondere Interesse an Fahrzeugdaten ist darauf zurückzuführen, dass die zugrundeliegenden Objekte – Fahrzeuge – seit geraumer Zeit einen erheblichen Stellenwert im Leben einer Vielzahl von Menschen auf der ganzen Welt einnehmen. Beginnend im 19. Jahrhundert als reines Fortbewegungsmittel, welches nur über die notwendigste Ausstattung verfügte, haben sich Fahrzeuge zu Objekten entwickelt, die neben der Fortbewegungsfunktion, die zwischenzeitlich durch vielfältige Assistenzsysteme unterstützt wird, eine Vielzahl von Dienstleistungen aus den unterschiedlichsten Bereichen anbieten.⁴ Fahrzeuge werden mithin zunehmend digitalisiert und zurecht als rollende Computer oder Smartphone mit Rädern bezeichnet.⁵ Diese Entwicklung wird zunehmend schneller und verstärkt, da neben etablierten, insbesondere europäischen und US-amerikanischen Autobauern zunehmend Anbieter insbesondere aus dem asiatischen Raum auf den Automobilmarkt drängen und mit neuen Fahrzeugkonzepten Anreize für weitere Entwicklungen setzen. Mit der stetig steigenden Digitalisierung von Fahrzeugen verbunden ist eine Zunahme der in diesen Fahrzeugen generierten Daten zu erwarten. An diesen Fahrzeugdaten, die sich in unterschiedliche Kategorien einordnen lassen, haben eine Vielzahl von Akteuren aus im Einzelnen unterschiedlichen Gründen ein großes Interesse.

Der nachfolgende Beitrag fasst die Ergebnisse der Dissertation des Verfassers zusammen und soll dem Leser einen Überblick über den Zugriff auf Fahrzeugdaten aus strafprozessualer Perspektive gewähren. Hierfür nimmt der Verfasser zunächst eine Kategorisierung der Fahrzeugdaten vor, um im Anschluss die Beteiligten beim Zugriff auf Fahrzeugdaten und deren Motive für den Zugriff auf die Fahrzeugdaten darzustellen. Sodann soll der strafprozessuale Zugriff auf Fahrzeugdaten anhand eines vom Verfasser beschriebenen dreistufigen Zugriffsmodells überblicksartig beschrieben werden, um sodann die für jede Stufe geltenden Grenzen strafprozessualer Maßnahmen beim Zugriff auf Fahrzeugdaten nennen zu können und schließlich die Ergebnisse zusammenzufassen.

B. Kategorisierung der Fahrzeugdaten

In modernen Fahrzeugen wird eine Vielzahl von Fahrzeugdaten erfasst. Die generierten, verarbeiteten und gespeicherten Fahrzeugdaten sind jedoch nicht einheitlicher Natur, sondern lassen sich in verschiedene Kategorien einteilen.⁶ Dabei kann unterschieden werden zwischen folgenden Datenkategorien:⁷

I. Daten aufgrund gesetzlicher Regelung

Hierbei handelt es sich um Fahrzeugdaten, deren Generierung, Verarbeitung oder Speicherung aufgrund gesetzlicher Vorgaben erfolgt. Bis vor Kurzem hatten solche Fahrzeugdaten in Deutschland nur geringe Relevanz. Seitens des europäischen Gesetzgebers wurde lediglich die Überwachung und Speicherung bestimmter Abgasdaten aus dem Fahrzeug durch eine unter der Bezeichnung On-Board-Diagnose bekannte Funktion verpflichtend vorgeschrieben.⁸ Fahrzeugdaten aufgrund gesetzlicher Regelung sind jedoch zunehmend relevant geworden, als der europäische Gesetzgeber mit Wirkung ab dem 31. März 2018 die Einführung des eCall-Systems vorgeschrieben hat.⁹ Beim eCall-System handelt es sich um eine im Fahrzeug verbaute Notrufeinrichtung, die bei einem schwerwiegenden Unfall eine direkte Sprachverbindung mit dem europaweit geltenden 112-Notruf herstellt. Zusätzlich generiert das eCall-System automatisiert

¹ Der Verfasser ist Rechtsanwalt sowie Associate bei einer internationalen Rechtsanwaltskanzlei an den Standorten München und Düsseldorf. Der Beitrag gibt ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Der vorliegende Beitrag basiert in wesentlichen Teilen auf der Dissertation des Verfassers mit dem Titel „Der Zugriff auf Fahrzeugdaten aus strafrechtlicher und zivilrechtlicher Perspektive. Eine Untersuchung der derzeitigen Rechtslage mit Reformvorschlägen.“ (nachfolgend zitiert als Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten). Die Arbeit wurde an der Juristischen Fakultät der Julius-Maximilians-Universität Würzburg als Dissertation angenommen und ist im Jahr 2022 in der Reihe „Robotik und Recht“ bei der Nomos Verlagsgesellschaft erschienen (ISBN: 978-3-7560-0788-2). Stand der Arbeit ist grundsätzlich der Zeitpunkt der Fertigstellung im April 2021, wobei die Fußnoten und das Literaturverzeichnis soweit möglich auf den Stand Juli 2023 gebracht wurden und ausgewählte Veröffentlichungen und Entscheidungen bis einschließlich Juli 2023 berücksichtigt werden konnten.

² In diese Richtung etwa Fries/Scheufen, MMR 2019, 721, 725; Schur, GRUR 2020, 1142, ebd.; Stender-Vorwachs/Steege, NJOZ 2018, 1361, ebd.

³ Zur Herleitung des Begriffes der Daten und der Fahrzeugdaten ausführlich Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 33-42.

⁴ Zur Entwicklung des Fahrzeugs vom reinen Fortbewegungsmittel zum Multifunktionswerkzeug näher Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 25-29.

⁵ S. etwa Schlanstein, NZV 2016, 201, ebd. und Weichert, SVR 2014, 201, ebd.

⁶ S. zu den, insbesondere auch technischen, Grundlagen der Generierung, Verarbeitung und Speicherung Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 33-44.

⁷ S. zu vergleichbaren Konzepten die weiteren Nachweise bei Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 44-45.

⁸ S. hierzu näher die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sowie bei Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 45.

⁹ S. hierzu näher die Verordnung (EG) 2015/758 sowie bei Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 45-46.

einen sogenannten Mindestdatensatz und übermittelt diesen vom Fahrzeug an die Notrufabfragestelle.¹⁰

II. Daten aus vertraglich vereinbarten Dienstleistungen

Der Markt der Dienstleistungen für moderne Fahrzeuge, die im Zusammenhang mit Daten stehen, ist in den letzten Jahren stetig gewachsen und mittlerweile nicht mehr überschaubar. Die Nutzung aktuellen Kartenmaterials für das Navigationssystem, die Information der Fahrzeuginsassen über für sie vermeintlich interessante Lokalitäten, wie zum Beispiel Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe des Fahrzeugstandortes, bis hin zur Verbindung des Fahrzeugs mit dem Internet und der Nutzung desselben durch die Fahrzeuginsassen: Diese Dienstleistungen sind alle nur möglich, wenn ständig Daten zwischen dem Fahrzeug und externen Stellen ausgetauscht werden.¹¹ Der Austausch dieser Daten erfolgt auf der Grundlage vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem Fahrer und ggf. den weiteren Fahrzeuginsassen und den externen Stellen, die die Fahrzeugdaten zur Verfügung stellen oder erhalten.

III. Vom Nutzer eingebrachte Fahrzeugdaten

Eng mit den Daten aus vertraglich vereinbarten Dienstleistungen hängen die vom Nutzer eingebrachten Daten zusammen. Dabei handelt es sich um Daten, die wie die Daten, die der vorherigen Kategorie angehören, durch eine Aktivität des Nutzers entstehen, im Gegensatz zu diesen aber nicht auf einer Dienstleistung durch eine externe Stelle beruhen, sondern ausdrücklich vom Fahrzeugnutzer in das Fahrzeug eingebracht werden. Beispielsweise kann der Fahrzeugnutzer sein Mobiltelefon mit dem Fahrzeug verbinden, um dann über die Telefoneinrichtung im Fahrzeug Gespräche zu führen.¹² Damit der Nutzer nicht bei jedem Anruf manuell die Rufnummer eingeben muss, bieten Fahrzeuge mit Telefoneinrichtung häufig die Möglichkeit, die auf dem Mobiltelefon gespeicherten Kontakte von diesem auf das Fahrzeug zu übertragen, dort dauerhaft zu speichern und somit Fahrzeugdaten in das Fahrzeug einzubringen.

IV. Im Fahrzeug erzeugte, dem Fahrer angezeigte Fahrzeugbetriebswerte

Bei den im Fahrzeug erzeugten, dem Fahrer angezeigten Fahrzeugbetriebswerten, handelt es sich um Anzeigen der Armaturentafel, wie zum Beispiel den Füllständen der Betriebsflüssigkeiten und den aktuellen Treibstoffverbrauch.¹³ Diese Informationen werden ohne Veränderung unmittelbar an die Fahrzeuginsassen weitergegeben. Die Fahrzeuginsassen können aus diesen Informationen beispielsweise feststellen, ob der Treibstofffüllstand niedrig ist und zeitnah eine Tankstelle oder eine Ladestation aufgesucht werden sollte. Solche Daten können auch als Rohdaten bezeichnet werden, da sie unmittelbar aus den erzeugenden Quellen stammen und nicht verändert oder anderweitig verarbeitet sind.¹⁴

V. Im Fahrzeug erzeugte, aggregierte Fahrzeugdaten

Bei aggregierten Fahrzeugdaten handelt es sich um solche Daten, die vor ihrer Weitergabe an die Fahrzeuginsassen oder an ein Speichermedium im Hinblick auf ein bestimm-

tes Verarbeitungsziel zusammengefasst werden.¹⁵ Beispiele für ein bestimmtes Verarbeitungsziel sind die Ermittlung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs und der Durchschnittsgeschwindigkeit des Fahrzeuges.¹⁶ Aber auch die Anzeige von Fehlermeldungen ist häufig erst durch die Aggregation von Fahrzeugdaten möglich.¹⁷ Von den aggregierten Daten kann neben dem Nutzen für den Fahrer auch ein Nutzen für andere Verkehrsteilnehmer ausgehen, wenn nicht nur die Daten eines Fahrzeuges, sondern die mehrerer Fahrzeuge aggregiert werden.¹⁸ Können nämlich beispielsweise viele Fahrzeuge an einem Ort lokalisiert werden, lässt dies Rückschlüsse auf die Verkehrslage zu.¹⁹ Aus dieser Information kann anderen Verkehrsteilnehmern etwa dann, wenn eine hohe Verkehrsbelastung zu erwarten ist, eine Umleitung angezeigt werden, damit diese ihre Fahrtziel verkehrsgünstiger erreichen können.²⁰

VI. Im Fahrzeug erzeugte, dem Fahrer nicht angezeigte technische Daten

Neben den technischen Daten, die dem Fahrer mitgeteilt werden, generieren Fahrzeuge noch eine Vielzahl weitere technischer Daten, die den Fahrzeuginsassen nicht oder zumindest nicht unmittelbar mitgeteilt werden. Auf diese Fahrzeugdaten können Fahrzeuginsassen aber in vielen Fällen zu einem späteren Zeitpunkt zugreifen, etwa indem sie diese in der Werkstatt mit einem Diagnosegerät auslesen lassen.²¹ Schwerpunktmäßig sind diese Fahrzeugdaten aber dafür gedacht, den reibungslosen Betriebs des Fahrzeuges zu ermöglichen und gegebenenfalls Fehlfunktionen frühzeitig zu erkennen.²² So kann etwa aus den Daten zum Schaltverhalten des Getriebes oder zum Einspritzverhalten des Motors auf eine technische Fehlfunktion des Fahrzeuges geschlossen werden, die überprüft und gegebenenfalls behoben werden muss.²³

¹⁰ Beispiele für weitere Fahrzeugdaten, die aufgrund gesetzlicher Vorgaben in Fahrzeugen generiert, verarbeitet oder gespeichert werden, finden sich bei Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 45-47.

¹¹ S. auch Weichert, SVR 2014, 201, 202.

¹² Ähnlich Thalhofer, GRUR-Prax 2017, 225, ebd.

¹³ Verband der Automobilindustrie, Datenschutz-Prinzipien für vernetzte Fahrzeuge, S. 5.

¹⁴ Zum Begriff der Rohdaten Czychowski/Siesmayer, in: Kilian/Heussen, Computerrechts-Handbuch, Kapitel 20.5 Rn. 12; Sarre/Pruß, in: Auer-Reinsdorff/Conrad, Handbuch IT- und Datenschutzrecht, § 20 Rn. 40.

¹⁵ Sarre/Pruß, in: Auer-Reinsdorff/Conrad, Handbuch IT- und Datenschutzrecht, § 20 Rn. 41.

¹⁶ Verband der Automobilindustrie, Datenschutzprinzipien für vernetzte Fahrzeuge, S. 5.

¹⁷ Verband der Automobilindustrie, Datenschutzprinzipien für vernetzte Fahrzeuge, S. 5.

¹⁸ Weisser/Färber, MMR 2015, 506, 508.

¹⁹ Weisser/Färber, MMR 2015, 506, 508.

²⁰ In diese Richtung auch Czychowski/Siesmayer, in: Kilian/Heussen, Computerrechts-Handbuch, Kapitel 20.5 Rn. 13.

²¹ S. etwa Roßnagel, SVR 2014, 281, 282; Schlanstein, NZV 2016, 201, 205.

²² Lüdemann, ZD 2015, 247, 247f.

²³ Verband der Automobilindustrie, Datenschutz-Prinzipien für vernetzte Fahrzeuge, S. 5.

VII. Daten mit und ohne datenschutzrechtlich Verantwortlichem

Fahrzeugdaten lassen sich schließlich danach unterscheiden, ob es für sie einen datenschutzrechtlich Verantwortlichen gibt.²⁴ Sofern es sich um ein sogenanntes Offline-Fahrzeug handelt, also ein Fahrzeug, bei dem zwar Fahrzeugdaten entstehen, diese aber nicht aus dem Fahrzeug heraus an einen datenschutzrechtlich Verantwortlichen übertragen werden, gibt es im Regelfall keinen datenschutzrechtlich Verantwortlichen. Allenfalls kann der Fahrzeughalter, Fahrer oder ein sonstiger Fahrzeuginsasse Verantwortlicher sein, sofern er Fahrzeugdaten verarbeitet. In allen anderen Fällen wäre ohne Verantwortlichen eine der Grundvoraussetzungen für die Anwendbarkeit eines Großteils der datenschutzrechtlichen Betroffenenrechte nicht gegeben, da die Konstellation betroffene Person/datenschutzrechtlicher Verantwortlicher nicht gegeben wäre.

Handelt es sich hingegen um ein sogenanntes Online-Fahrzeug, also ein Fahrzeug, bei dem laufend Fahrzeugdaten aus dem Fahrzeug heraus übertragen werden, liegt die zuvor beschriebene Konstellation betroffene Person/datenschutzrechtlicher Verantwortlicher vor und datenschutzrechtliche Vorgaben – insbesondere der DSGVO – finden grundsätzlich Anwendung.

C. Beteiligte beim Zugriff auf Fahrzeugdaten und deren Motive

Eine Vielzahl von Beteiligten hat ein Interesse für den Zugriff auf Fahrzeugdaten.²⁵ Diese lassen sich grob danach unterscheiden, ob sie einen unmittelbaren oder nur einen mittelbaren Bezug zum Fahrzeug aufweisen. Einen unmittelbaren Bezug zum Fahrzeug weisen solche Beteiligte auf, die entweder an der Fahrzeugherstellung oder -wartung beteiligt sind oder das Fahrzeug nutzen. Zu nennen sind hier etwa die Fahrzeughersteller und mit diesen in Verbindung stehende Unternehmen, Fahrzeughalter, Fahrer, Insassen und andere Verkehrsteilnehmer sowie etwa Autovermieter, Werkstätten und Pannenhilfsdienste.²⁶ Einen nur mittelbaren Bezug zum Fahrzeug weisen solche Zugriffsinteressierte auf, die nicht in unmittelbarem Bezug zum Fahrzeug stehen, da sie hinsichtlich der von ihnen ausgeübten Tätigkeit nicht dem Fahrzeugbereich angehören, sondern schwerpunktmäßig in anderen Bereichen tätig sind. Der Fahrzeugbezug ergibt sich bei diesen Zugriffsinteressierten nur aus dem konkreten Anwendungsfall. Zu nennen sind hier beispielsweise Versicherungsunternehmen, Technologieunternehmen, Werbeunternehmen, Betreiber von Notrufsystemen sowie staatliche Stellen.²⁷

Weiter lässt sich nach Ansicht des Verfassers eine Einteilung in drei Gruppen von Motiven für den Zugriff auf die Fahrzeugdaten vornehmen: wirtschaftliche Motive, hoheitliche Motive und sonstige Motive. Dabei lässt sich grundsätzlich feststellen, dass privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen, wie etwa Fahrzeughersteller, Autovermieter, Werkstätten, Pannenhilfsdienste oder Versicherungsunternehmen

regelmäßig aus wirtschaftlichen Motiven auf die Fahrzeugdaten zugreifen möchten. So möchte der Fahrzeughersteller beispielsweise Zugriff auf die Fahrzeugdaten erhalten, um damit seine derzeitigen Produkte weiterentwickeln und damit auch zukünftig konkurrenzfähig bleiben zu können. Fahrzeughalter, Fahrer und Insassen hingegen können aus unterschiedlichen Motiven Interesse am Zugriff auf die Fahrzeugdaten haben. So können diese Beteiligten durchaus daran interessiert sein, „ihre“ Daten zu monetarisieren, weshalb sie in diesem Fall aus wirtschaftlichen Motiven handeln würden. Wenn sie jedoch schlicht die in Bezug auf ihre Person generierten Daten vor anderweitigem Zugriff schützen möchten, handeln sie nicht aus wirtschaftlichen Motiven, sondern aus sonstigen Motiven. Staatliche Stellen hingegen möchten aus hoheitlichen Motiven auf die Fahrzeugdaten zugreifen. So kann etwa ein Zugriff der Finanzbehörden die Handhabung der Fahrzeugnutzung im Besteuerungsverfahren vereinfachen. Ebenso könnte die Kontrolle von Lenkzeiten vereinfacht werden, wenn nicht nur auf die in gewerblich genutzten Fahrzeugen vorhandenen Fahrtenschreiber, sondern auch auf weitere Fahrzeugdaten, die Informationen enthalten, wie lange das Fahrzeug bereits ohne Unterbrechung in Betrieb ist, zugegriffen werden könnte.

Eine besondere Stellung innerhalb der staatlichen Stellen weisen die Strafverfolgungsbehörden und Gerichte auf. Diesen Stellen wurde nämlich mit den Befugnissen der StPO ein umfangreicher Katalog an Zugriffsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt. Diese Zugriffsmöglichkeiten sollen nachfolgend näher erläutert werden.

D. Der strafprozessuale Zugriff auf Fahrzeugdaten

Strafverfolgungsbehörden sind, sofern sie von einem Geschehen erfahren, welches den Verdacht einer Straftat aufwirft, grundsätzlich verpflichtet, den Sachverhalt zu erforschen und Verdächtige strafrechtlich zu verfolgen.²⁸ Um überhaupt feststellen zu können, ob ein zur Erhebung der Anklage durch die Staatsanwaltschaft notwendiger hinreichender Tatverdacht besteht, müssen die Strafverfolgungsbehörden sich über den Sachverhalt informieren. Rechtliche Grundlage für die Sachverhaltsermittlung im Bereich der Strafverfolgung ist die StPO. Diese enthält zu Zwecken der Sachverhaltsermittlung verschiedene Befugnisse zugunsten

²⁴ Hierzu grundlegend Konferenz der unabhängigen Datenschutzbehörden des Bundes und der Länder/Verband der Automobilindustrie (VDA), Datenschutzrechtliche Aspekte bei der Nutzung vernetzter und nicht vernetzter Kraftfahrzeuge.

²⁵ S. hierzu auch ausführlich Haupt/Wasilewski, NZV 2023, 341, 342.

²⁶ S. zu den Zugriffsinteressierten, die nur einen unmittelbaren Bezug zum Fahrzeug aufweisen näher Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 55-62.

²⁷ S. zu den Zugriffsinteressierten, die nur einen mittelbaren Bezug zum Fahrzeug aufweisen näher Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 62-70.

²⁸ S. hierzu näher und zu den zahlreichen Ausnahmen Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 79.

der Strafverfolgungsbehörden, die keineswegs fahrzeugspezifisch sind.

Dabei hat der Gesetzgeber erkannt, dass die Sachverhaltsermittlung in verschiedene Schritte eingeteilt ist. Sofern es um den Zugriff auf Fahrzeugdaten geht, gehen die Strafverfolgungsbehörden folgendermaßen vor: Zunächst müssen diese die beweisrelevanten Daten auffinden. In diesem ersten Schritt verschaffen sich die Strafverfolgungsbehörden einen Überblick, ob entsprechende Daten überhaupt vorhanden sind und wo sich diese befinden. Steht fest, dass grundsätzlich Daten vorhanden sind, stellt sich im Anschluss die Frage, ob und wie auf diese zugegriffen werden kann. Es geht darum, auf welchem Weg die hoheitliche Gewalt über die Daten hergestellt werden kann. Sind die ersten beiden Schritte erfolgreich abgeschlossen, muss der Frage nach der Auswertung und Verwertung der gewonnenen Daten nachgegangen werden. Dies stellt den abschließenden dritten Schritt dar. Nur wenn alle drei Schritte erfolgreich durchgeführt werden, können die Fahrzeugdaten für ein Strafverfahren verwendet werden. Der Grundsatz vom Vorbehalt des Gesetzes führt dazu, dass die exakte Bestimmung der Befugnisnormen für jedes einzelne Handeln der Strafverfolgungsbehörden unumgänglich ist, da eine Überschreitung der Befugnisse oder ein Handeln ohne jegliche Befugnis dazu führen kann, dass die Fahrzeugdaten für das Strafverfahren unverwertbar werden. Hinzukommt eine mögliche Strafbarkeit des ermittelnden Beamten, wenn die Vorgaben der StPO nicht eingehalten werden.

Zur Prüfung des strafprozessualen Zugriffs auf Fahrzeugdaten wurde vom Verfasser deshalb ein dreistufiges Modell entwickelt²⁹: Die erste Stufe thematisiert die Ermittlung der beweisrelevanten Daten. Die zweite Stufe betrachtet die Herstellung der hoheitlichen Gewalt über die im Rahmen des ersten Schrittes aufgefundenen Daten. In der dritten Stufe geht es schließlich um die Auswertung und Verwertung der Daten, also die Datennutzung durch Strafverfolgungsbehörden und Gerichte. Da bei jeder dieser Stufen bestimmte Grenzen beachtet werden müssen, die teilweise einheitlich gelten, bietet es sich an, diese nicht einzeln für jede Stufe, sondern nach Erläuterung der drei Stufen im Überblick zu erläutern.

Diese Vorgehensweise ist aus den folgenden Gründen zu empfehlen: Zunächst entspricht diese Reihenfolge dem tatsächlichen Ablauf in der Praxis der Strafverfolgung. Dort müssen die Strafverfolgungsbehörden erst alle Beweisgegenstände auffinden, bevor sie diese in hoheitliche Gewalt überführen und anschließend nutzen können. Demnach entspricht das hier vorgeschlagene Modell auch dem zeitlich logischen Ablauf des Verfahrens. Ein weiterer Vorteil ist, dass möglicherweise bestehende Hindernisse, die einem gesetzeskonformen Vorgehen der Ermittlungsbehörden entgegenstehen könnten – zu denken ist etwa an eine fehlende, aber erforderliche richterliche Anordnung – frühzeitig erkannt und gegebenenfalls noch beseitigt werden können, bevor durch die Strafverfolgungsbehörden unwiderrufliche Handlungen vorgenommen werden. Selbst wenn ein rechtliches Hindernis nicht beseitigt werden kann, ist die hier vorgeschlagene Vorgehensweise vorteilhaft, da so unzulässige

und deshalb auch unnötige weitere staatliche Anstrengungen vermieden werden. Beispielsweise wäre es fernliegend, sich Gedanken über die Herstellung hoheitlicher Gewalt zu machen oder sogar entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, wenn das Bezugsobjekt, über das die hoheitliche Gewalt hergestellt werden soll, schon nicht ermittelt werden kann.³⁰

I. Stufe 1: Die Ermittlung der beweisrelevanten Fahrzeugdaten

Bevor Beweismittel durch Strafverfolgungsbehörden sichergestellt werden können, müssen diese erst aufgefunden werden. Die entsprechenden Möglichkeiten ergeben sich im repressiven Bereich überwiegend aus der StPO. Die relevanten Normen sind seit Einführung der StPO aber nur teilweise den seitdem erfolgten technischen Entwicklungen angepasst worden und verfügen in weiten Teilen noch immer über eine hohe inhaltliche und teilweise sogar wörtliche Übereinstimmung mit den Ursprungsvorschriften bei Einführung der StPO im Jahr 1877. Zu dieser Zeit hatte die Ermittlung von (Fahrzeug-)Daten keine Relevanz, da solche Daten noch nicht existierten. Der Gesetzgeber musste vielmehr in der StPO Durchsuchungs- und Sicherstellungsbefugnisse regeln, die sich auf zur damaligen Zeit relevante Gegenstände beziehen. Deshalb hat der Gesetzgeber die Durchsuchung von Wohnungen, Räumen und Personen, die Beschlagnahme von Gegenständen und die Durchsicht von Papieren geregelt. Die weitgehend unveränderten Vorschriften der StPO sind auf den hier betrachteten Sachverhalt des Zugriffs auf Fahrzeugdaten, also den Zugriff auf digitale Beweismittel, aber grundsätzlich anwendbar. Hinzukommt, dass der Gesetzgeber auch nicht völlig untätig geblieben ist, sondern durchaus den teilweise vorhandenen Reform- und Anpassungsbedarf der StPO erkannt hat und diesbezüglich Modernisierungsmaßnahmen an der StPO vorgenommen. Hinzukommt, dass die Rechtsprechung die Normen der StPO stetig weiterentwickelt hat.

Nach geltendem Recht können Strafverfolgungsbehörden aufgrund unterschiedlicher strafprozessualer Ermächtigungsgrundlagen beweisrelevante Fahrzeugdaten ermitteln. Zusammengefasst gilt dabei grundsätzlich Folgendes:

Im Wege einer „klassischen“ Durchsuchung nach den §§ 102, 103 StPO können im Regelfall Räumlichkeiten, Fahrzeuge und Speichermedien durchsucht und auf das Vorhandensein von entsprechenden Fahrzeugdaten hin überprüft werden. Daneben ermöglichen bestimmte spezielle Ermächtigungsgrundlagen die Ermittlung von Fahrzeugdaten, die entweder einer speziellen Kategorie von Daten angehören (wie etwa Daten die im Zusammenhang mit einer Telekommunikation entstehen) oder bei denen spezielle Ermittlungsmethoden genutzt werden (wie etwa im Rahmen der Online-Durchsuchung). Als taugliche Ermächtigungsgrundlagen für den

²⁹ S. zu den Einzelheiten und ähnlichen Vorschlägen aus der Literatur im Einzelnen Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 81.

³⁰ Im Rahmen dieses Aufsatzes können die drei Stufen des Zugriffs auf Fahrzeugdaten nur im Überblick erläutert werden. Eine ausführliche Darstellung findet sich bei Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 79-150.

Zugriff auf Fahrzeugdaten kommen damit grundsätzlich, neben den §§ 102, 103 StPO insbesondere § 100a StPO (Telekommunikationsüberwachung), § 100b StPO (Online-Durchsuchung), § 100g StPO (Erhebung von Verkehrsdaten), §§ 161, 163 StPO (Allgemeine Ermittlungsbefugnisse der Staatsanwaltschaft und der Polizei) und nunmehr auch § 100k StPO (Erhebung von Nutzungsdaten bei Telemediendiensten)³¹ in Betracht. Bei allen genannten potenziellen Rechtsgrundlagen muss jedoch im Einzelfall überprüft werden, ob alle Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt sind.

II. Stufe 2:

Herstellung der hoheitlichen Gewalt über die aufgefundenen Fahrzeugdaten

Strafprozessuale Zwangsmaßnahmen nach den §§ 102, 103 StPO und nach den §§ 161, 163 StPO führen im Gegensatz zu Maßnahmen nach den §§ 100a, 100b, 100g und 100k StPO nicht dazu, dass die beweisheblichen Gegenstände unmittelbar gesichert werden.³² Die zuerst genannten Zwangsmaßnahmen können nämlich lediglich mit der Zielsetzung erfolgen, die beweisheblichen Gegenstände aufzufinden. Die Sicherung dieser Gegenstände und somit die Herstellung der hoheitlichen Gewalt muss deshalb in einem weiteren Schritt erfolgen.³³ Die StPO sieht aber zur Herstellung der hoheitlichen Gewalt ebenfalls verschiedene Möglichkeiten vor. Diese Maßnahmen können unter dem Oberbegriff der Sicherstellung³⁴ zusammengefasst werden. Hierunter sind die formlose oder auch als „einfache“ bezeichnete Sicherstellung, die sich nach § 94 Abs. 1 StPO richtet, sowie die Beschlagnahme nach § 94 Abs. 2 StPO zu verstehen.

Sämtliche Maßnahmen, die unter dem Oberbegriff der Sicherstellung erfolgen können, beziehen sich dem Wortlaut nach auf Gegenstände.³⁵ Ohne Zweifel umfasst sind von dieser Begrifflichkeit Speichermedien als solche sowie verkörperte Daten wie etwa Ausdrucke.³⁶ In der Vergangenheit umstritten war jedoch, ob auch die auf Speichermedien befindlichen Daten Gegenstände im Sinne der Sicherstellungsvorschriften sind.³⁷ Zumindest für die Praxis ist jedoch seit einer Entscheidung des BVerfG³⁸ aus dem Jahr 2005 klar, dass die Beschlagnahmestellen auch für Daten gelten.³⁹ Damit sind sowohl Speichermedien als auch die auf den Speichermedien befindlichen Daten taugliche Gegenstände für die Durchführung des Herausgabeverlangens, der Sicherstellung und der Beschlagnahme. Sofern die gegenständlichen Fahrzeugdaten auch noch eine potenzielle Beweisbedeutung aufweisen,⁴⁰ können Strafverfolgungsbehörden die hoheitliche Gewalt über die Fahrzeugdaten herstellen.

III. Stufe 3:

Die Auswertung und Verwertung der gewonnenen Fahrzeugdaten

Sobald es den Strafverfolgungsbehörden gelungen ist, die beweisheblichen Fahrzeugdaten zu sichern, geht es um die Auswertung und Verwertung dieser Fahrzeugdaten. Die Auswertung betrifft den technischen Vorgang der Kenntlichmachung der meist nicht ohne Weiteres lesbaren Fahrzeugdaten. Die Verwertung betrifft hingegen die Nutzung in einem späteren strafrechtlichen Verfahren. Bei der Auswertung geht es im Grundsatz um technische Probleme, die allerdings

von rechtlichen Problemen flankiert werden, wohingegen die Verwertung ursprünglich rechtliche Probleme betrifft.

Bei der Auswertung der Fahrzeugdaten kann sich zunächst das Problem stellen, dass die Fahrzeugdaten verschlüsselt sind oder unabhängig von einer Verschlüsselung spezielle Software nötig ist, um die Daten auszulesen. Zur Entschlüsselung können gegebenenfalls Zeugen oder Sachverständige herangezogen werden oder die Strafverfolgungsbehörden haben bestenfalls sogar Zugriff auf benötigte Entschlüsselungswerkzeuge.⁴¹

Sofern die Auswertung erfolgreich durchgeführt wurde, geht es letztendlich um die Verwertung der Fahrzeugdaten, da alle bisher geschilderten Maßnahmen mit dem Ziel erfolgen, die gewonnenen Fahrzeugdaten als Beweismittel in einem Strafprozess zu verwerten. Fahrzeugdaten können schließlich in digitaler, wie auch in nicht digitaler Form in einem Strafprozess verwertet werden.⁴²

IV. Grenzen strafprozessualer Maßnahmen beim Zugriff auf Fahrzeugdaten

Alle strafprozessualen Zwangsmaßnahmen sind mit Eingriffen in Grundrechte der Betroffenen verbunden. Die strafprozessualen Befugnisse können deswegen nicht unbegrenzt zur Wahrheitsfindung im Strafverfahren eingesetzt werden, sondern unterliegen bestimmten rechtsstaatlichen Grenzen, die entweder ausdrücklich gesetzlich geregelt sind oder sich aus den Grundrechten ergeben.

Gesetzlich normierte Grenzen des Zugriffs auf Fahrzeugdaten können sich prinzipiell aus jedem Gesetz ergeben. Strafprozessuale Grenzen sind dabei insbesondere die Selbstbe-

³¹ S. hierzu beispielsweise die Entscheidung des OLG Frankfurt a.M., in welcher dieses entschied, dass ein Ermittlungsrichter einen Fahrzeughersteller verpflichten kann, über in Echtzeit anfallende Fahrzeugdaten (GPS-Standortdaten) Auskunft zu erteilen (OLG Frankfurt a.M. SVR 2022, 431, 433 mit ablehnender Anmerkung Haupt).

³² § 100a Abs. 1 S. 1 StPO ermöglicht die Aufzeichnung der Telekommunikation. § 100b Abs. 1 StPO ermöglicht die Erhebung von Daten aus einem informationstechnischen System. § 100g Abs. 1 S. 1 StPO gestattet die Erhebung von Verkehrsdaten. § 100k Abs. 1 S. 1 StPO schließlich ermöglicht die Erhebung von Nutzungsdaten. In diesen Fällen ist deshalb eine weitere Befugnis zur Datensicherung nicht erforderlich, da auch keine weitere Maßnahme erfolgen muss.

³³ Dabei gilt es zu beachten, dass die Sicherstellung auch als eigenständige Maßnahme ohne eine vorangehende Durchsuchung erfolgen kann, s. etwa Gerhold, in: BeckOK-StPO, § 94 Rn. 14 ff.

³⁴ Zur Begrifflichkeit Baumann, Die Systematik der Regelungen über die beweisichernde Sicherstellung im Strafverfahren (§§ 94-98 StPO), S. 1.

³⁵ S. § 94 Abs. 1 StPO.

³⁶ S. hierzu näher Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 133.

³⁷ Zum früheren Streitstand ausführlich Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 134-135.

³⁸ BVerfG, NJW 2005, 1917, 1920.

³⁹ Zur Entscheidung des BVerfG, sowie dem aktuellen Meinungsstand zur Beschlagnahmefähigkeit von Daten näher Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 135-137.

⁴⁰ Hierzu näher Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 138-139.

⁴¹ Ausführlich Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 143-146.

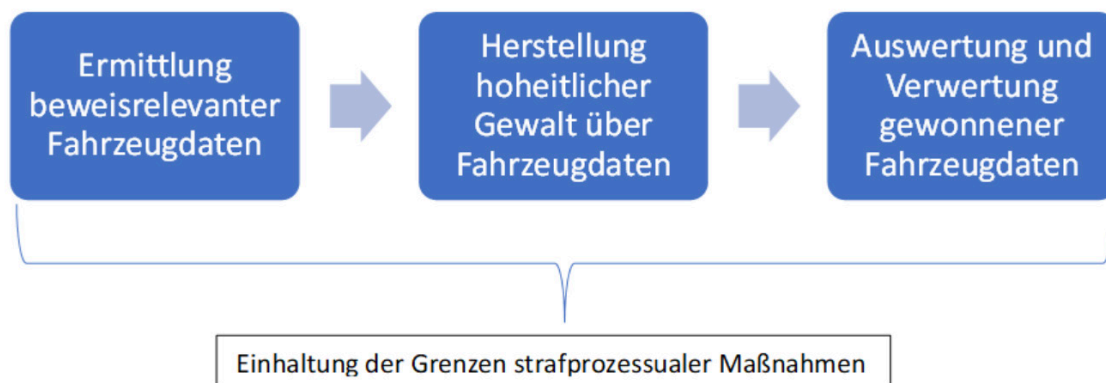
⁴² Ausführlich Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 147-150.

lastungsfreiheit⁴³ und der Entzug des Kernbereichs privater Lebensgestaltung vor staatlichem Zugriff⁴⁴. Daneben gilt es, eine Vielzahl datenschutzrechtlicher Grenzen zu beachten.⁴⁵ Relevante Grundrechte sind insbesondere Art. 10, Art. 13 Abs. 1, Art. 14 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 sowie Art. 2 Abs. 1 GG.⁴⁶ Die genannten Grundrechte haben erhebliche Auswirkungen auf die praktische Rechtsanwendung, insbesondere hinsichtlich der Erforderlichkeit einer gesetzlichen Grundlage für die jeweilige strafprozessuale Maßnahme, die Ver-

fassungsmäßigkeit dieser gesetzlichen Grundlage und die Verfassungsmäßigkeit der Rechtsanwendung.

V. Zwischenergebnis

Nach dem vorgenannten kann festgehalten werden, dass sich der Zugriff auf Fahrzeugdaten aus strafprozessualer Perspektive in drei Stufen unterteilen lässt, wobei bei jeder Stufe bestimmte Grenzen zu beachten sind. Dies veranschaulicht nachfolgende Grafik:



E. Ergebnis

Der vorliegende Beitrag kann nur einen kurzen Einblick in das umfangreiche Gebiet des Zugriffs auf Fahrzeugdaten aus strafprozessualer Perspektive gewähren. Hinzukommt, dass es sich um ein Gebiet handelt, welches ständigen gesetzgeberischen, technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen unterworfen ist. Was die gesetzgeberischen Änderungen betrifft, kann festgestellt werden, dass der Gesetzgeber mit der Einfügung des § 100k in die StPO eine weitere Grundlage für den Zugriff auf Daten geschaffen hat, die auch Fahrzeugdaten sein können. Daneben erlauben aber durchaus auch die weiteren genannten Regelungen der StPO den Zugriff auf Fahrzeugdaten. Wenn Strafverfolgungsbehörden bei ihren Maßnahmen die von der StPO vorgegebenen Anforderungen einhalten, können sie deshalb wirksam auf Fahrzeugdaten

zugreifen und diese in Strafverfahren verwenden. Andererseits ist der von einer strafprozessualen Maßnahme Betroffene nicht schutzlos dem staatlichen Strafverfolgungsinteresse ausgeliefert, denn bereits die StPO selbst enthält Beschränkungen der strafprozessualen Maßnahmen. Daneben ergeben sich weitere Einschränkungen aus den Grundrechten und deren Weiterentwicklung durch die Rechtsprechung des BVerfG.

⁴³ Ausführlich Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 151-153.

⁴⁴ Ausführlich Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 154-155.

⁴⁵ Ausführlich Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 156-163.

⁴⁶ S. hierzu jeweils im Einzelnen Haupt, Zugriff auf Fahrzeugdaten, S. 164-173.