

Gesetz zum autonomen Fahren – Neue datenrechtliche Vorgaben im StVG für Kraftfahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen

Autor:innen: Nina Wipfler, Timon Plass

Seit dem 13. Juli 2021 erlauben die neu eingeführten §§ 1b ff. StVG den Regelbetrieb von Fahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen in speziellen Betriebsbereichen unter einer sogenannten technischen Aufsicht.¹ Insbesondere neue Mobilitätsanwendungen im öffentlichen Personennahverkehr, wie u.a. (ergänzende) Shuttle-Verkehre werden durch die Regulierung ermöglicht und unterstützt.² Dass solche Konzepte erfolgreich durchgesetzt werden können, zeigen nationale Projekte wie HEAT.³

Die zunehmende Automatisierung der Fahraufgabe erfordert die Verarbeitung einer Vielzahl verschiedener Daten. Bereits für die Entwicklung und Programmierung der neuen Fahrfunktionen werden eine enorme Anzahl verschiedener Informationen benötigt gilt es doch vorab Fahrmanöver für jedes denkbare Verkehrsszenario zu programmieren und später zu validieren.

Fehlt ein menschlicher Fahrzeugführer, bedarf es als Informationsgrundlage für die automatisierten Fahrfunktionen detaillierter digitaler Informationen über die Fahrzeugumgebung (insbesondere Kamera-, Radar- und Lidardaten⁴). Auch Haftungsfragen und die Ergreifung hoheitlicher Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erfordern eine entsprechende Datengrundlage. Mit der Einführung des autonomen Fahrens unter technischer Aufsicht gehen daher zwingend datenrechtliche Fragestellungen einher.

Wie in vielen neuen Regelungsbereichen ist zu kodifizieren, wer unter welchen Umständen Zugang⁵ zu welchen Daten erhalten soll. Im Rahmen des Gesetzgebungsprozesses waren Aspekte des Datenschutzes⁶ mit den Erfordernissen des verkehrssicheren Betriebes einer neuartigen Technologie und den Interessen der Forschung in Einklang zu bringen.⁷

Datenrechtliche Fragen haben, aufgrund des wirtschaftlichen Wertes der Datensammlungen, mit Blick auf neue datengetriebene Geschäftsmodelle große Relevanz für die beteiligten Akteure.⁸ Durch die Regulierung werden darüber hinaus entscheidende Weichen für die Weiterentwicklung der entsprechenden Technologien gelegt. Um zu gewährleisten, dass Behörden nötigenfalls Maßnahmen wie Rücknahme oder Widerruf ihrer Genehmigungen ergreifen können, müssen ihnen Instrumente zur Überwachung der Verkehrstauglichkeit der Fahrzeuge bereitgestellt werden. Dies soll durch die Datenverarbeitung bei den staatlichen Stellen geschehen.⁹

I. Inhalt des neuen § 1g StVG zur Datenverarbeitung

In § 1g Abs. 1 StVG wird der Halter¹⁰ des Fahrzeugs verpflichtet, bestimmte Daten zu speichern und sie dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und anderen zuständigen Behörden¹¹ auf Verlangen zu übermitteln. Dazu gehören u.a. Positionsdaten,

Wetterbedingungen oder die Geschwindigkeit.¹² Zu welchen Anlässen dies geschehen soll, legt Absatz 2 des Paragraphen fest. Das KBA wird im Rahmen des autonomen Fahrens in speziellen Betriebsbereichen gemäß § 1g Abs. 4 StVG darüber hinaus berechtigt, beim Halter zusätzlich personenbezogene Daten der zur technischen Aufsicht eingesetzten Person zu erheben, zu speichern und zur Überwachung des sicheren Betriebs zu verwenden. Dasselbe gilt für die Behörden, die für die Einrichtung und Überprüfung der Betriebsbereiche zuständig sind.

Dritte können vom Halter gemäß § 1g Abs. 7 StVG Auskunft zu Daten erhalten, um Rechtsansprüche durchzusetzen und diese Daten speichern, bis sie zur Geltendmachung nicht mehr erforderlich sind, im längsten Falle daher bis zum Ende deren Verjährungsfrist. Um den Halter zur Auskunftserteilung zu befähigen, wird der Hersteller in § 1g Abs. 3 StVG verpflichtet, das Fahrzeug entsprechend auszustatten, wobei er dem Halter Wahlmöglichkeiten zur Art und Weise der Speicherung und Übermittlung einzuräumen hat.

Für Forschungszwecke ist insbesondere § 1g Abs. 5 StVG von Interesse, da dem KBA ermöglicht wird, nicht personenbezogene Daten für sogenannte „verkehrsbezogene Gemeinwohlzwecke“, zu denen u.a. die weitere Forschung zu Automatisierung und Vernetzung, sowie Unfallforschung zählen, an die benannten Forschungseinrichtungen weiterzugeben.¹³

II. Rezeption durch Interessenverbände und Literatur

Das aktuelle Gesetz beschränkt sich darauf, die unausweichlichen Fragestellungen punktuell zu beantworten, schafft aber kein neues, ausgereiftes System zum Umgang mit Mobilitätsdaten.¹⁴ Eine umfassende Regelung soll zukünftig erfolgen, sofern die vorgesehene Evaluation ihre Notwendigkeit ergibt.¹⁵

Das Verhältnis zu § 63a StVG, der die Datenübermittlung für das voll- und hochautomatisierte Fahren regelt, erscheint vor allem bei Dual-Use-Fahrzeugen¹⁶ problematisch, da diese unter beide Definitionen fallen können. Durch die Verwendung der Begriffe hoch-, vollautomatisiert und autonom erfolgt eine Einstufung fernab der üblicherweise verwendeten Einteilung in fünf SAE-Level.¹⁷ Systematisch betrachtet, ist § 1g StVG wohl *lex specialis* für Fahrzeuge des Level 4 und verdrängt insofern § 63a StVG, der nur für Fahrzeuge des Level 3 Geltung entfaltet.¹⁸

Der § 1g StVG regelt dabei sowohl die Datenweitergabe an das KBA, die zur Überwachung des Betriebs nötig ist, als auch die Übermittlung an Forschungseinrichtungen, um zur (Weiter-)Entwicklung der Technologie beizutragen. Zudem werden datenschutzrechtliche Fragen normiert.

1. Weitergabe der Daten an das Kraftfahrt-Bundesamt

Die Normierung in § 1g Abs. 4 StVG bietet eine Grundlage für die Datenübertragung an eine dritte Stelle. Diese Grundlage muss aufgrund des damit verbundenen Grundrechtseingriffs hohen Verhältnismäßigkeitsanforderungen genügen.¹⁹ Hierbei ist insbesondere das mit einer solchen Datensammlung verbundene Missbrauchspotential und der hohe Schutzbedarf der in Rede stehenden Fahrzeugdaten, vor dem Hintergrund der drohenden Erstellung von Verhaltens- und Bewegungsprofilen, zu berücksichtigen.²⁰

Adressat der Übermittlungspflicht an das KBA ist der Halter. Bei der Untersuchung der Neuregulierung wird deutlich, dass der Gesetzgeber vor allem gewerbliche Halter im Blick hatte. Die Aufgaben und Pflichten, die mit der Adressatenstellung einhergehen, sind von einer Privatperson kaum zu erfüllen. Gleiches zeigt sich auch in den ersten Entwürfen zur Verordnung zur Durchführung des Gesetzes, der Autonome-Fahrzeug-Genehmigungs- und Betriebsverordnung (AFGBV)²¹, in denen zugrunde gelegt wird, dass in absehbarer Zeit keine Privatpersonen Halter von Kfz mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen sein werden.²²

Zunächst ist positiv hervorzuheben, dass der Hersteller in Abs. 3 verpflichtet wird, dem Halter die Datenspeicherung und -übermittlung technisch zu ermöglichen.²³

Im Hinblick auf die Ermächtigung des KBA in § 1g Abs. 4 StVG bleibt unklar, ob diese zeitlich unbegrenzt oder auf die in Abs. 2 genannten Zeitpunkte begrenzt erfolgen soll.²⁴ Die Unklarheit ergibt sich aus dem Widerspruch im Wortlaut des Abs. 1 (beim Betrieb) und des Abs. 2 (bei den folgenden Anlässen)²⁵ und einer fehlenden Klarstellung im Abs. 4.

Hinsichtlich der Annahme des Gesetzgebers, alleiniger Berechtigter hinsichtlich der Daten aus dem Fahrzeug sei der Halter,²⁶ wurden etliche Bedenken geäußert.²⁷ Herstellerinteressen an den Daten zum Zweck der Wartung oder Überprüfung der Sicherheit, sowie mögliche Geschäftsgeheimnisse seien nicht ausreichend berücksichtigt.²⁸ Teilweise wird auch eine Kräfteverschiebung hin zur Softwareindustrie befürchtet.²⁹

Im Laufe des Gesetzgebungsprozesses wurden alternative Handhabungen vorgeschlagen, um die Behörden mit den notwendigen Informationen auszustatten. So wurde der Einsatz einer neutralen, beliebigen Stelle als vorzugswürdig bezeichnet. Diese würde kontinuierlich anonymisierte Daten über eine drahtlose Verbindung zu den Fahrzeugen erhalten und die Daten treuhänderisch verwalten.³⁰

2. Weitergabe der Daten an die Forschung

Forschungseinrichtungen, die die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen³¹, wird gemäß § 1g Abs. 5 StVG Zugang zu nicht personenbezogenen Daten aus den autonom betriebenen Fahrzeugen gewährt. Es handelt sich um eine echte Forschungsklausel mit Wirkung gegen öffentliche Stellen und damit um einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung.³² Nach Kritik an der ursprünglichen Formulierung im Gesetzesentwurf

(„Daten, soweit sie in nicht personenbezogener Form vorliegen“)³³ erfasst die Ausnahme im Gesetz nunmehr explizit nur nicht personenbezogene Daten. Die Klausel dürfte damit verfassungskonform sein, Restunsicherheiten verbleiben hinsichtlich der Rolle sogenannter „klarstellender Positionsdaten“, bei denen z.B. bestimmte Parkpositionen einen automatischen Rückschluss auf personenbezogene Daten erlauben können.³⁴ Jedoch ist zu beachten, dass gerade durch die wachsenden technischen Möglichkeiten eine Anonymisierung von Daten häufig nur noch schwer erreicht werden kann.

Anspruchsberechtigt sind verschiedene Forschungseinrichtungen. Kritisiert wurde die Anknüpfung an die Organisationsform (beispielsweise „Hochschulen und Universitäten“) und als vorzugswürdig eine Nachweispflicht zur anonymisierten Datenverarbeitung vorgeschlagen.³⁵ So könne einem De-Anonymisierungsrisiko der Daten besser begegnet werden.³⁶ Es bleibt zudem nach dem Wortlaut offen, ob kommerzielle Forschungsinstitute von der Regelung erfasst sind.³⁷

Durch die Eingrenzung auf nicht personenbezogene Daten handelt es sich dabei nur scheinbar um einen datenschutzrechtlichen Erlaubnistatbestand im Sinne von Art. 6 DS-GVO, da die DS-GVO nur personenbezogene Daten regelt. Von einigen wird der Tatbestand daher als inhaltsleere Bestimmung eingestuft, da hierfür eben keine Einwilligung und Erlaubnistatbestand nötig sind.³⁸ Obwohl davon auszugehen ist, dass datenschutzrechtlich ein Zugang zu den Daten auch ohne die explizite Bestimmung *de lege lata* möglich ist, ist die Klarstellung im Rechtsrahmen vorteilhaft.³⁹ Auch die Gefahr der De-Anonymisierung legitimiert eine explizite gesetzliche Regelung. Zudem vermittelt er den erfassten Forschungseinrichtungen eine realisierbare Zugriffsmöglichkeit im Kontakt mit Behörden und schafft so eine sichere Rechtsposition, die den Einrichtungen eine Grundlage für ihre weitere Forschung an der Technologie ermöglicht.

Die Verwendung der Daten ist auf den Zweck der wissenschaftlichen Forschung im Bereich der Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung sowie den Zweck der Unfallforschung im Straßenverkehr beschränkt. Weitere Anspruchsvoraussetzungen bestehen nicht. Diese niedrigen Hürden sind wohl gewählt worden, da die übermittelten Daten nicht dem Datenschutz Dritter und zumindest nicht offensichtlich erkennbar dem Betriebsgeheimnis Dritter unterliegen.⁴⁰

Der Anspruch wird über den Verwaltungsrechtsweg durchgesetzt, ggf. gerichtet auf Tätigwerden gegenüber dem Halter.⁴¹ Nach den allgemeinen Regelungen gilt, dass die Antragsberechtigung und die Verwendung für verkehrsbezogene Zwecke von der Einrichtung zu beweisen sind.⁴²

3. Zur Umsetzung des Datenschutzes

Ein wichtiger Punkt in der Debatte um die Datenverarbeitung war die Umsetzung des Datenschutzes. Um den Grundsätzen der Datensparsamkeit aus Art. 5 Abs. 1 lit. a-e DS-GVO Genüge zu tun, ist die Speicherungspflicht auf die in § 1g Abs. 2 StVG benannten Fälle begrenzt.⁴³ Die Grundsätze des „Privacy by Design“ und „Privacy by Default“ aus Art. 25 DS-GVO wurden in § 1g

Abs. 3 StVG umgesetzt.⁴⁴ Der Hersteller wird dabei aufgefordert, den Halter in leichter Sprache über die Einstellungsmöglichkeiten zur Privatsphäre und zur Datenverarbeitung zu informieren sowie ihm Wahlmöglichkeiten zur Art und Weise der Speicherung und der Übermittlung der Daten zur Verfügung zu stellen.

Im Rahmen der Übermittlung der Daten an Forschungseinrichtungen beschränkt sich die Debatte auf die Gefahr der De-Anonymisierung, da nur nicht personenbezogene Daten übertragen werden.

Hinsichtlich der an das KBA übermittelten Daten ist die Anwendbarkeit der DS-GVO und damit ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt bei personenbezogenen Daten (Art. 6 DS-GVO) hingegen anzunehmen.⁴⁵ Durch die Verbindung der technischen Daten mit der Fahrzeugidentifizierungsnummer sind die übermittelten Daten grundsätzlich als personenbezogen i. S. d. Art. 4 Nr. 1 DS-GVO einzustufen.⁴⁶ Ebenfalls liegen mit den zu übermittelnden Angaben zur technischen Aufsicht personenbezogene Daten vor, da diese zwingend eine natürliche Person ist (§ 1d Abs. 3 StVG).⁴⁷

Die Zulässigkeit der Verarbeitung kann sich hinsichtlich der Daten, die den Erwerber des Fahrzeugs betreffen, in der Praxis ohne Weiteres aus einer Einwilligung (Art. 6 Abs. 1 S. 1 lit. a DS-GVO) ergeben.⁴⁸ Als Betroffene kommen aber auch Halter, Fahrer und Dritte (z.B. Mitfahrer) in Betracht.⁴⁹ Ob § 1g StVG als gesetzliche Verpflichtung als Grundlage für eine rechtmäßige Verarbeitung nach der DS-GVO ausreichend ist, wird teilweise angezweifelt.⁵⁰ In der Praxis ist wohl primär das Vorliegen personenbezogener Daten des Eigentümers durch die Fahrzeugidentifizierungsnummer bei den von § 1g StVG als zulässig erfassten Daten denkbar. Fahrer und Dritte, wie bspw. Mitfahrer, dürften grundsätzlich über die übermittelten Daten nicht identifizierbar sein; eine Identifizierbarkeit im Einzelfall kann aber nicht ausgeschlossen werden.⁵¹

Die vielfach angemahnte Gefahr einer Überwachung von Beschäftigten über ihre Dienstwagen⁵² entfällt, da zunächst nur Fahrzeuge im ÖPNV auf vordefinierten Strecken ermöglicht werden.⁵³ Die Frage wird wieder aufkommen, sobald die Technik für weitergehende Verwendungen bereit ist.

Kritisch bewertet wurde die Einstufung des Halters als Daten-Verantwortlicher gemäß Art. 4 Nr. 7 DS-GVO.⁵⁴ Dies schließt zwar Lücken für den Fall, dass der Hersteller, beispielsweise weil er keinen Zugang hat,⁵⁵ nicht als Verantwortlicher eingeordnet werden kann.⁵⁶ Aus dem Umstand, dass auch natürliche Personen Halter sein können, folgt aber, dass eine zu schützende Person gleichzeitig verantwortlich wäre.⁵⁷ Zudem ist ein privater Halter trotz der Haushaltsausnahme in Art. 2 Abs. 2 lit. c DS-GVO mangels Einflussmöglichkeiten auf die technischen Abläufe des Fahrzeugs mit der Erfüllung der daraus entstehenden Informationspflichten aus § 1g StVG und der Pflicht zur Wahrung der Betroffenenrechte im öffentlichen Raum, Art. 13 DS-GVO, wohl überfordert.⁵⁸ Zwar wird der Hersteller in § 1g Abs. 3 StVG verpflichtet, das Fahrzeug technisch so auszustatten, dass die Datenspeicherung und -übermittlung möglich ist. Gleichwohl verbleiben aber die datenschutzrechtlichen Verpflichtungen beim Halter als Daten-Ver-

antwortlicher. Das Abstellen auf den Halter kann auch zu einer Zersplitterung der Steuerungsmöglichkeiten durch die Datenschutzaufsichtsbehörden führen, die an die einzelnen Halter herantreten müssten.⁵⁹

Diese Bedenken wurden im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens aufgrund der gedanklichen Ausrichtung auf gewerbliche Halter kaum beachtet. Erkennbar ist dies an der Antwort, die auf Bitte um eine Vorab-Datenschutz-Folgenabschätzung nach Artikel. 35 Abs. 10 DS-GVO⁶⁰ abgegeben wurde. Dabei wurde klargestellt, dass der Bedarf hier nicht erkennbar sei, da Unternehmen ohnehin Halter ohne Personenbezug seien.⁶¹

Positiv hervorzuheben ist, dass die Frage des Speicherortes anders als bei § 63a StVG geklärt ist.⁶² In Anlage I, Teil 3 der Entwurfsfassung der Autonome Fahrzeug- Genehmigungs- und Betriebsverordnung (AFGBV) wird die Speicherung im Fahrzeug mit alleinigem Zugang der Behörde vorgesehen.⁶³ Es verbleibt die Gefahr des Verlustes und der Manipulation durch den Halter, weshalb vereinzelt die Speicherung auf dem Server des Herstellers oder eines Datentreuhänders vorgeschlagen wird.⁶⁴ Eine solche Lösung birgt jedoch ebenfalls Gefahren wie den Zugriff von außen bei der Übertragung.

III. Fazit

In den Regelungen zur Datenverarbeitung ist erkennbar, dass die neue Normierung zunächst der Umsetzung neuer Verkehrskonzepte durch gewerbliche Halter in sehr überschaubaren örtlichen Betriebsbereichen dienen soll. Ein Fokus liegt dabei erkennbar darauf, den zuständigen Behörden eine möglichst umfangreiche Überwachung der Einsätze zu ermöglichen. Einige Konflikte, die erst entstehen, wenn vermehrt Privatpersonen Halter werden und sich die Fahrzeuge freier im Verkehrsraum bewegen, sind dagegen noch offen und müssen vom Gesetzgeber in Zukunft adressiert werden.

Im Laufe der begonnenen Legislaturperiode ist ein grundsätzliches Konzept zur Datenstruktur und Bereitstellung im Mobilitätssektor zu erarbeiten. Die Notwendigkeit der Regulierung der Handhabung von Daten auch über den Mobilitätssektor hinaus, ist auf politischer Ebene wahrgenommen worden. Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene werden unterschiedliche Modelle erwogen.⁶⁵ Spätestens im Rahmen der Evaluierung, die gemäß § 1l StVG mit Ablauf des Jahres 2023 zu erfolgen hat, werden die offenen Fragen erneut und mit noch höherer Dringlichkeit durch den Gesetzgeber zu beantworten sein.

- ¹ Die Einführung erfolgte durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren vom 12.7.2021, BGBl. 2021- I Nr. 48, 3108.
- ² BT-Drs. 19/27439, 1.
- ³ Zum Projekt und zu den bisherigen Ergebnissen: www.ikem.de/projekt/heat/.
- ⁴ Vollständige Umfelderkennung durch dreidimensionales Laserscanning.
- ⁵ Vgl. dazu Knoll (2022) in Rodi, Handbuch Klimaschutzrecht.
- ⁶ Am Datenschutz drohte das Gesetzesvorhaben zwischenzeitlich zu scheitern, vgl. Delhaes, Handelsblatt, 25.1.2021, abrufbar unter: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/verkehrswende-gezerre-um-daten-beim-autonomen-fahren-verbraucherschutz-und-autobauer-fordern-einigung/26848688.html>.
- ⁷ BT-Drs. 19/27439, 26.
- ⁸ U.a. Kfz-Hersteller und -Zulieferer, die Versicherungswirtschaft, Anbieter datenbasierter Zusatzdienste, vgl. Weichert, NVZ 2017, 507, 507.
- ⁹ BT-Drs. 19/27439, 26.
- ¹⁰ Halter ist, wer die tatsächliche Verfügungsgewalt über ein Kraftfahrzeug besitzt und es für eigene Rechnung gebraucht. Der Halter kann vom Fahrer und vom Eigentümer personenverschieden sein.
- ¹¹ Es handelt sich um die nach Bundes- oder Landesrecht für die Genehmigung festgelegter Betriebsbereiche im Sinne des § 1d Abs. 2 StVG zuständigen Behörden und auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung zusteht, die Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes.
- ¹² Vgl. § 1g Abs. 1 Nr. 2, 6 und 10 StVG.
- ¹³ Vgl. dazu: Specht-Riemenschneider, Studie zur Regulierung eines privilegierten Zugangs zu Daten für Wissenschaft und Forschung durch die regulatorische Verankerung von Forschungsklauseln in den Sektoren Gesundheit, abrufbar unter: https://www.jura.uni-bonn.de/fileadmin/Fachbereich_Rechtswissenschaft/Einrichtungen/Lehrstuehle/Specht/Dateien/2021-08-25-LSR.pdf.
- ¹⁴ Die Erarbeitung eines solchen umfassenden Gesetzes wurde im Laufe des Gesetzgebungsprozesses von der FDP und Bündnis 90/Die Grünen gefordert, fand aber keine Mehrheit.
- ¹⁵ BT-Drs. 19/27439, 28.
- ¹⁶ Fahrer kann das Kfz manuell steuern, aber in bestimmten Betriebsbereichen die autonome Fahrfunktion aktivieren.
- ¹⁷ Steege, SVR 2021, 128, 135; Dem Gesetzgeber ist die Einstufung aber bekannt, siehe BT-Drs. 19/27439, 20; Die Einstufung der SAE findet sich bei SAE International Releases Updated Visual Chart for its „Levels of Driving Automation“ Standard for Self Driving Vehicles, abrufbar unter: <https://www.sae.org/news/press-room/2018/12/sae-international-releases-updated-visual-chart-for-its-%E2%80%9Clevels-of-driving-automation%E2%80%9D-standard-for-self-driving-vehicles>.
- ¹⁸ Steege, SVR 2021, 128, 135.
- ¹⁹ Gagzow/Körffer „Fahrzeugdaten als Beweismittel im Straf- und Bußgeldverfahren“, in Rofsnagel/Hornung, Grundrechtsschutz im Smart Car, 2019, 171.
- ²⁰ Gagzow/Körffer „Fahrzeugdaten als Beweismittel im Straf- und Bußgeldverfahren“, in Rofsnagel/Hornung, Grundrechtsschutz im Smart Car, 2019, 171.
- ²¹ Verordnung ist noch nicht in Kraft (Stand: 11.1.2022), geplant für Anfang 2022.
- ²² Referentenentwurf für Verordnung zur Durchführung des Gesetzes vom 10.06.2021, 3, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/tris/index.cfm/de/search/?trisation=search_detail&year=2021&num=344&dLang=DE.
- ²³ Nach Anregung des Bundesrates, BT-Drs. 19/28178, 8; Wagner in SVR 2021, 287, 290.
- ²⁴ BvD, Stellungnahme zum Referentenentwurf, Februar 2021, 3, abrufbar unter: <https://www.bvdnet.de/wp-content/uploads/2021/02/BvD-Stellungnahme-autonomes-Fahren.pdf>.
- ²⁵ DAV, Stellungnahme, Nr. 33/2021, 8, abrufbar unter: <https://anwaltverein.de/de/newsroom/sn-33-21-zur-regelung-von-mobilit%C3%A4tsdaten-beim-autonomen-fahren>.
- ²⁶ BT-Drs. 19/27439, 28.
- ²⁷ Wagner, SVR 2021, 287, 291.
- ²⁸ Wagner, SVR 2021, 287, 291; DAV, Stellungnahme Nr. 33/2021, 3 f.
- ²⁹ DAV, Stellungnahme Nr. 33/2021, 3 f.
- ³⁰ Bönninger für FSD, Stellungnahme als Sachverständiger vor öffentlicher Anhörung zum Gesetzesentwurf der Bundesregierung, Ausschussdrucksache 19(15)489-A, Mai 2021, 4.
- ³¹ Gem. § 1g Abs. 5 StVG solche Forschungseinrichtungen, die die Daten zu verkehrsbezogenen Gemeinwohlzwecken nutzen, „insbesondere zum Zweck der wissenschaftlichen Forschung im Bereich der Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung sowie zum Zweck der Unfallforschung im Straßenverkehr“.
- ³² Specht-Riemenschneider, Studie zur Regulierung eines privilegierten Zugangs zu Daten für Wissenschaft und Forschung durch die regulatorische Verankerung von Forschungsklauseln in den Sektoren Gesundheit, 51.
- ³³ BT-Drs. 19/27439, 11.
- ³⁴ DAV, Stellungnahme Nr. 33/2021, 9.
- ³⁵ BvD, Stellungnahme zum Referentenentwurf, Februar 2021, 3; Wagner, SVR 2021, 287, 292.
- ³⁶ BvD, Stellungnahme zum Referentenentwurf, Februar 2021, 3 f; Wagner, SVR 2021, 287, 292.

- ³⁷ Specht-Riemenschneider, Studie zur Regulierung eines privilegierten Zugangs zu Daten für Wissenschaft und Forschung durch die regulatorische Verankerung von Forschungsklauseln in den Sektoren Gesundheit, 66.
- ³⁸ Steege, SVR 2021, 128, 134.
- ³⁹ Specht-Riemenschneider, Studie zur Regulierung eines privilegierten Zugangs zu Daten für Wissenschaft und Forschung durch die regulatorische Verankerung von Forschungsklauseln in den Sektoren Gesundheit, 6.
- ⁴⁰ Specht-Riemenschneider, Studie zur Regulierung eines privilegierten Zugangs zu Daten für Wissenschaft und Forschung durch die regulatorische Verankerung von Forschungsklauseln in den Sektoren Gesundheit, 69 f. An anderer Stelle wird abweichend dazu dargelegt, dass die Daten auch Betriebsgeheimnisse umfassen könnten, abrufbar unter: Studie zur Regulierung eines privilegierten Zugangs zu Daten für Wissenschaft und Forschung durch die regulatorische Verankerung von Forschungsklauseln in den Sektoren Gesundheit, vgl. oben II. 1.
- ⁴¹ Anders als bei § 63a StVG. Specht-Riemenschneider, Studie zur Regulierung eines privilegierten Zugangs zu Daten für Wissenschaft und Forschung durch die regulatorische Verankerung von Forschungsklauseln in den Sektoren Gesundheit, 86.
- ⁴² Specht-Riemenschneider, Studie zur Regulierung eines privilegierten Zugangs zu Daten für Wissenschaft und Forschung durch die regulatorische Verankerung von Forschungsklauseln in den Sektoren Gesundheit, 83.
- ⁴³ BT-Drs. 19/27439, 28.
- ⁴⁴ BT-Drs. 19/27439, 28.
- ⁴⁵ So auch Hessel, Algoright e.V., Stellungnahme als Sachverständiger zum Gesetzesentwurf, April 2021, 7, aufrufbar unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/838664/e141ee318a3eab6c679e361033b4a07f/19-15-489-E-data.pdf>.
- ⁴⁶ Weichert, NVZ 2017, 507, 509 f.; rein technische Daten ohne Personenbezug finden sich in Kfz beispielsweise, wenn die Sensorik Daten erhebt, sie auswertet und verwendet, ohne einen Bezug zu einer Person herzustellen, z.B. bei der Einspritzmenge in den Motor; mehr dazu Weichert, NVZ 2017, 507 ff.
- ⁴⁷ Wagner, SVR 2021, 287, 290.
- ⁴⁸ Wagner, SVR 2021, 287, 291.
- ⁴⁹ Weichert, NVZ 2017, 507, 509.
- ⁵⁰ Steege, SVR 2021, 128, 135.
- ⁵¹ Hessel, Stellungnahme als Sachverständiger zum Gesetzesentwurf, 8. In der Stellungnahme wird ein Anonymisierungsverfahren als Lösung vorgeschlagen.
- ⁵² Wagner, SVR 2021, 287, 290; Weichert, NZV 2017, 507, 510 m.w.N.
- ⁵³ Wagner, SVR 2021, 287, 290.
- ⁵⁴ Wagner, SVR 2021, 287, 289 m.w.N.
- ⁵⁵ Steege, SVR 2021, 128, 136.
- ⁵⁶ Wagner, SVR 2021, 287, 291.
- ⁵⁷ Mit der Folge, dass die Privatadresse angegeben werden muss; vgl. Wagner, SVR 2021, 287, 289.
- ⁵⁸ Wagner, SVR 2021, 287, 290: Algoright e.V., Stellungnahme zum Gesetzesentwurf, 7, 12f.
- ⁵⁹ Hessel, Algoright e.V., Stellungnahme als Sachverständiger zum Gesetzesentwurf, April 2021, 7.
- ⁶⁰ BvD, Stellungnahme zum Referentenentwurf, Februar 2021, 3.
- ⁶¹ BT-Drs. 19/28178, 29.
- ⁶² Steege, SVR 2021, 128, 136.
- ⁶³ Steege, SVR 2021, 128, 136.
- ⁶⁴ Steege, SVR 2021, 128, 136.
- ⁶⁵ Einen Überblick zu aktuellen Vorhaben auf nationaler wie supranationaler Ebene bietet: Knoll (2022) in Rodi, Handbuch Klimaschutzrecht, § 20, Rn. 74 ff.

Impressum:

IKEM – Institut für Klimaschutz,
Energie und Mobilität e.V.
www.ikem.de

Magazinstraße 15 – 16, 10179 Berlin
T +49 (0)30 408 1870 10
info@ikem.de