

Zeitschrift für

# VERKEHRSS- RECHT

ZVR

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Oktober 2010

10

313 – 348

## Beiträge

### Rechtsgrundlagen der Elektromobilität

Wolfgang Urbantschitsch ⌚ 316

### Strafen bei Verstößen gegen EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr

Christian Schmeidl und Nora Kutzbach-Berger ⌚ 322

## Rechtsprechung

### Ersatzfähigkeit der Stornokosten einer Reise nach einer Körperverletzung

Christian Huber ⌚ 326

### Sicherungspflichten vor für Radfahrer gefährlicher Eisenbahnkreuzung

Georg Kathrein ⌚ 332

### Rückgriffsanspruch der Kfz-Haftpflichtvers gegen Versicherungs- nehmer – drohende Überschreitung der Versicherungssumme

Christian Huber ⌚ 334

## Judikaturübersicht Verwaltung

### Bloßes Lebensalter, keine Zweifel an der gesundheitlichen Eignung ⌚ 340

Vorhalt der Meldung, taugliche Verfolgungshandlung ⌚ 342

## KfV

Unfalldatenspeicher Martin Winkelbauer und Eva-Maria Erenli ⌚ 342

# Unfalldatenspeicher

## Fragen rund um den verbreiteten Einsatz in Österreich

ZVR 2010/168

§ 7 StPO;  
DSG;  
KFG

VfGH B 1092/87  
VfSlg 11.923

Event Data Recorder;  
Unfallverschulden;  
Unfallprävention

Datenspeicherung an Bord von Kraftfahrzeugen, insb über Unfallereignisse, bringt großen Nutzen. Im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm ist die breite Einführung von „Event Data Recordern“ zu diesem Zweck als Maßnahme vorgesehen. Im Folgenden werden der aktuelle Stand der Dinge und die Voraussetzung für die freiwillige und verpflichtende Verbreitung dieser Geräte in Österreich besprochen.

Von **Martin Winkelbauer und Eva-Maria Erenli**

### Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Datenspeicherung im Fahrzeug: Mittel und Verwendung
  - 1. Technische Aspekte
  - 2. Anwendungsmöglichkeiten von Datenspeicherung
- C. Wirkungen von EDR
  - 1. Rechtliche Konsequenzen nach einem Unfall
  - 2. Wissenschaftlicher Bereich
  - 3. Spezialprävention
  - 4. Reale unfallreduzierende Wirkung
  - 5. Betroffene Unfälle
- D. Rechtliche Aspekte
  - 1. Strafrecht

2. Datenschutzrecht
  3. Arbeitsrecht
  4. Zivilrecht
  5. Kraftfahrrecht
- E. Schlussfolgerungen

## A. Einleitung

Ein realer Unfall: Ein Pkw-Lenker bringt am Ende eines Staus auf regennasser Fahrbahn einer Autobahn sein Fahrzeug rechtzeitig zum Stehen. Ein nachfolgender Lenker gerät beim Bremsmanöver ins Schleudern, das Fahrzeug dreht sich und kollidiert rücklings mit dem erstgenannten Fahrzeug. Soweit sollte klar sein, wen das Verschulden an diesem Unfall trifft. Der zweite Lenker jedoch verfasst den Unfallbericht so, als wäre er gestanden und der tatsächlich stehende Pkw wäre ihm rücklings hineingefahren. Beide Fahrzeuge sind am Heck beschädigt, an beiden Fahrzeugen entsteht Totalschaden. Der erstgenannte Lenker hat sich aufgrund der Klarheit der Situation nicht um Zeugen gekümmert. Es steht Aussage gegen Aussage, der Fall wird mit einem 50:50-Vergleich abgeschlossen.

Dieses Beispiel verdeutlicht den Vorteil eines Unfalldatenaufzeichnungsgeräts (im Folgenden kurz „EDR“ von englisch „Event Data Recorder“<sup>1)</sup>). Damit wäre der tatsächliche Ablauf des Geschehens unwiderlegbar zu beweisen gewesen. Praktisch gesehen ist das nur ein Aspekt, der für den Einbau von EDR spricht. Speziell in Fahrzeugflotten haben zahlreiche Feldversuche vor allem auch massive Rückgänge von Unfallhäufigkeit und Unfallschwere belegt.

Dies führte dazu, dass die Verbreitung von EDR im Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2002 bis 2010<sup>2)</sup> als Maßnahme aufgenommen wurde und konkret als Einzelmaßnahmen die „Forcierung des Einbaus von UDS in Fahrzeuge mit erhöhter Lenkerverantwortung“ sowie „monetäre Anreizmodelle für den Einbau in Pkw“ vorgeschlagen wurden.

Seit das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm abgefasst wurde, sind in Europa mehrere Forschungsprojekte fertiggestellt worden, die sich mit organisatorischen und technischen Fragen eines verbreiteten Einbaus von EDR befassen haben. Die Europäische Kommission hält die Verwendung von EDR insbesondere bei Fahrzeugflotten und bei jungen Fahrern ebenfalls für sinnvoll und hat mehrere transnationale Projekte zu diesem Thema gefördert.<sup>3)</sup> Die hier vorgestellte Arbeit<sup>4)</sup> wurde vom Kuratorium für Verkehrssicherheit im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie durchgeführt und verfolgt den Hauptzweck, diese Erkenntnisse auf internationaler Ebene auf Österreich zu übertragen, ihre Anwendbarkeit zu hinterfragen und Aspekte der praktischen Anwendung in Österreich zu untersuchen.

## B. Datenspeicherung im Fahrzeug: Mittel und Verwendung

### 1. Technische Aspekte

Im Wesentlichen umfassen die rein technischen Überlegungen nur drei Aspekte: Messung der Daten, Spei-

cherung und Auswertung. Hierbei ergeben sich für die Speicherung von Daten über Fahrzeuge mehrere Unterscheidungsoptionen:

- **Kontinuierliches Speichern** würde bedeuten, dass Bewegungen des Fahrzeugs und Aspekte der Bedienung dauerhaft über die gesamte Betriebszeit aufgezeichnet werden, wie dies beispielsweise beim digitalen Kontrollgerät der Fall ist. Alternativ können Daten auch **nur anlassbezogen gespeichert** werden. Hier werden bei Eintreten definierter Umstände (zB Überschreiten bestimmter Beschleunigungswerte, Anforderung des Benutzers) Daten für einen festgelegten Zeitraum dauerhaft gespeichert. Alle anderen Daten werden nach einer gewissen Zeit überschrieben. Das geschieht bei den meisten der in Straßenbahnen benutzten Datenrekorder.
- **Ausrüstung:** Datenspeicher können bereits bei der Herstellung in das Fahrzeug eingebaut oder später nachgerüstet werden.
- **Speicherort:** Die Speicherung der Daten kann im Fahrzeug erfolgen oder, wenn die Daten per Funk übertragen werden, auch andernorts.
- **Datenumfang und Datengenauigkeit:** Das Forschungsprojekt „VERONICA II“ hat sich intensiv mit Fragen auseinandergesetzt, welche Daten aufgezeichnet werden sollten und in welcher zeitlichen Auflösung. Es wurden Vorschläge für einheitliche technische Lösungen entwickelt, deren detaillierte Behandlung hier jedoch zu weit führen würde.

### 2. Anwendungsmöglichkeiten von Datenspeicherung

Je nach den Prioritäten der Datenspeichergeräte bezüglich der oben genannten Parameter unterscheidet man:

- **Journey Data Recorder (JDR)**, wie etwa das EU-Kontrollgerät, zeichnen Daten über lange Zeiträume mit geringer Auflösung und geringem Umfang auf.
- **Sensorisch-diagnostische Module (SDM)** gibt es in vielen Fahrzeugen. Sie haben den Hauptzweck, bei Produkthaftungsfragen Informationen über die Benutzung zu liefern.
- **Unfalldatenspeicherung:** Ein Gerät erkennt selbsttätig, wenn ein Unfall passiert und speichert für einen kurzen Zeitraum rund um dieses Ereignis genaue Daten. Sonst erfolgt keine dauerhafte Aufzeichnung.
- **„Naturalistic Driving“ (ND):** Hierbei handelt es sich um eine neue Forschungsmethode, die derzeit in Entwicklung ist. Das Strategic Highway Research Program 2 (SHRP2) und das von der Europäischen Kommission geförderte Forschungsprojekt „PRO-

1) EDR umfasst auch Geräte, die laufend Daten aufzeichnen. Häufig wird der Produktname „Unfalldatenspeicher“ bzw. „UDS“ synonym verwendet.

2) [www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/sicherheit/sicherheitsprogramm.html](http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/sicherheit/sicherheitsprogramm.html)

3) *Fincham*, Safety Assessment Monitoring on-Vehicle with Automatic Recording (SAMOVAR) Drive Project V2007, Edited Final Project Report (D11) (1995); *Schmidt-Cotta et al*, Vehicle Event Recording based on intelligent Crash Assessments, Final Report, VERONICA, European Commission European Commission directorate-General for energy and transport (2006); VERONICA II s [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/projects/veronicaii.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/veronicaii.pdf)

4) *Winkelbauer et al*, EDR – Event Data Recorder Maßnahmenpaket 2008, unveröffentlicht.

LOGUE<sup>5)</sup>“ setzen sich derzeit intensiv mit Fragen der Gestaltung solcher Feldversuche auseinander, bei denen mehrere tausend Fahrzeuge über mehrere Monate mit umfassender Instrumentierung ausgestattet und die Daten nachher zu wissenschaftlichen Zwecken verwendet werden.

- **Flottenmanagement:** Solche Systeme sind meist komplexe Anwendungen, die es dem Flottenbetreiber ermöglichen, flexibel auf Nachfrage zu reagieren, seinen Fahrzeugen Daten zu übermitteln, beispielsweise Routenplanungen und Umplanungen. Beispiele sind Planungswerkzeuge für Verteiler-Lkw-Flotten, Botendienste, Taxifunksysteme oder die Informationssysteme der öffentlichen Verkehrsmittel.
- **eCall:**<sup>6)</sup> Dieses System soll einen Unfall erkennen und für den Fall, dass der Lenker selbst dazu nicht in der Lage ist, oder auf dessen Wunsch einen Notruf absetzen. Dabei werden in der Regel Positionsdaten mitgeschickt.

### C. Wirkungen von EDR

Je nach Anwendung wiesen alle Systeme eine Palette von direkten und indirekten Wirkungen auf. Klammert man für die weiteren Überlegungen die Erfüllung rein kommerzieller Zwecke aus, bleibt vorwiegend die vertiefte Kenntnis über Unfälle und vor allem im wissenschaftlichen Bereich auch über Beinaheunfälle, Konflikte und „normales“ Fahrverhalten.

#### 1. Rechtliche Konsequenzen nach einem Unfall

Im hoheitlichen Bereich kann hochwertige Information über ein Ereignis selbst und die Vorgeschichte Zweifel über Schuld oder Unschuld eines Beteiligten beseitigen. Dies betrifft sowohl die Verwaltungsverfahren, wo die Verwendung des digitalen Kontrollgeräts als Beweismittel praktische Normalität ist, als auch die Strafverfahren nach Verkehrsunfällen. In beiden Fällen kann der Verwender eines EDR mit hoher Wahrscheinlichkeit seine Unschuld beweisen. Gleichzeitig muss er aber auch zur Kenntnis nehmen, dass Fehlverhalten im Vorfeld eines Unfalls dokumentiert ist.

Im Bereich der zivilrechtlichen Schadensregulierung führt nur ein minimaler Anteil der Verkehrsunfälle in Österreich zu gerichtsanhängigen Streitigkeiten. Zu vielen dieser Streitigkeiten kommt es deshalb, weil die Streitparteien fundamental unterschiedlicher Auffassung darüber sind, wie es zu dem Unfall gekommen ist, und vor allem, wer die Schuld trägt. Die in diesen Prozessen meist beschäftigten Sachverständigen haben häufig nur sehr wenige Anhaltspunkte, das Geschehen zu objektivieren.

Zuletzt eröffnen EDR auch Möglichkeiten, Versicherungsbetrug durch vorgebliche, absichtlich herbeigeführte oder falsch dargestellte Schadenfälle aufzudecken.

#### 2. Wissenschaftlicher Bereich

Genauere Daten über Kollisionen sind sehr wertvoll, weil mit ihnen eine treffsichere Aussage darüber gemacht

werden kann, wovon uns unsere Fahrzeuge eigentlich schützen müssen. Konkret könnte zB die Gestaltung von Crashtests noch näher an das typische Realungeschehen gebracht werden, Assistenzsysteme könnten noch genauer auf die typischen Verhaltensweisen von Fahrern angepasst werden. Schließlich würden vertiefte Kenntnisse über Unfallereignisse und deren Vorgeschichte helfen, treffsichere Verkehrssicherheitsmaßnahmen auch in anderen Bereichen als der Fahrzeugtechnik zu entwickeln.

### 3. Spezialprävention

Wird ein Lenker nach einem Unfall verurteilt, so kann er bei für ihn nicht einsichtigen Sachbeweisen auch nach Rechtskraft eines Urteils behaupten, er sei trotz allem unschuldig. Je weniger objektivierbare Informationen über einen Unfall vorliegen, umso größer ist der Spielraum für derartiges Selbstschutzverhalten. Wenn jedoch exakte und unwiderlegbare Daten zum Fahrverhalten vor dem Unfall vorliegen, „gibt es keine Ausreden“ mehr. Es liegt nahe, dass dieses Wissen zu erhöhter Sorgfalt motiviert.

Zur Wirksamkeit von EDR wird ua von *Fincham*<sup>7)</sup> sinngemäß postuliert: Wenn ein Fahrer im Bewusstsein unterwegs ist, dass Fehlverhalten seinerseits zu jedem Zeitpunkt objektivierbar ist oder zumindest unfallkausales Fehlverhalten aufgezeichnet wird, wird dies zu höherer Sorgfalt im Umgang mit dem Fahrzeug und zu einem gesteigerten Maß an Regeltreue führen. Dieser Ansatz wird in mehreren anderen Publikationen bestätigt, eine Untersuchung genau dieses Aspekts der Wirksamkeit konnte in der Literatur nicht gefunden werden. Es ist gut verständlich, dass dieses Prinzip vor allem dann funktioniert, wenn das Fahrzeug nicht das eigene ist und nach Fehlverhalten mit Konsequenzen zu rechnen ist, wenn zB der Fahrzeughalter gleichzeitig der Arbeitgeber des Betroffenen ist.

### 4. Reale unfallreduzierende Wirkung

Es gibt eine große Zahl an Feldversuchen verschiedenster Unternehmen, die EDR eingesetzt haben. Nachdem zB Straßenbahnen in Österreich schon seit Jahrzehnten völlig selbstverständlich mit Datenaufzeichnungsgeräten ausgestattet sind und auch Fahrtenschreiber im Schwerverkehr schon sehr lange verwendet werden, gibt es in diesen Bereichen keine aktuellen Vorher-Nachher-Untersuchungen. Bei Unfalldatenspeichern jedoch wurden zahlreiche Flotten ausgestattet und Erhebungen dokumentiert.

In Österreich werden die Fahrzeuge der Wiener, Linzer und Innsbrucker Verkehrsbetriebe (Straßenbahnen und Busse) mit EDR ausgestattet. Zahlreiche Landesorganisation des Roten Kreuzes bauen in alle neuen Fahrzeuge standardmäßig UDS ein und sind von der Sinnhaftigkeit der Verwendung überzeugt. Genaue Dokumentationen über Unfallentwicklungen gibt es aber in keinem dieser Fälle. Einzig der Einsatz bei den Blaulichtfahrzeugen der Wr Polizei hat einen messbaren Erfolg gebracht. Über Jahre hinweg sind die Unfallkosten

5) Siehe [www.prologue-eu.eu](http://www.prologue-eu.eu)

6) Siehe zB [www.esafetysupport.org/en/ecall\\_toolbox/](http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox/)

7) *Fincham*, SAMOVAR (1995).

nicht gestiegen, was im Lichte der damals stattfindenden Modellwechsel und einer massiven Verteuerung der Ersatzteile eine beträchtliche Ersparnis bedeutete. Dass der Einbau von UDS vor einigen Jahren eingestellt wurde, brachte der Polizei ob dieser monetären Vorteile auch die Kritik des Rechnungshofs<sup>8)</sup> ein.

Hinsichtlich der Verwendung von EDR im Ausland hier einige Beispiele: Das EU-Projekt SAMOVAR berichtet bei Einsatz von EDR in mehreren Flotten über Rückgänge der Unfallzahlen um 28% bezogen auf die Zeit und um 41% bezogen auf die Fahrleistung. 1997 und 1998 wurden 380 Funkwagen der Berliner Polizei mit UDS ausgestattet. Dabei wurde ein Rückgang der Unfälle bei den Versuchsfahrzeugen um 8% registriert, während die Unfallzahlen bei den Streifenwagen ohne UDS um 13% anstiegen.<sup>9)</sup> Auch die Zahl der schweren Verkehrsunfälle mit Personen- und Sachschaden ist stark zurückgegangen, was zu einem Rückgang der durchschnittlichen Reparaturkosten von € 670,- auf etwa € 500,- führte. Auch die Ausstattung von 370 Fahrzeugen des Deutschen Bundesgrenzschutzes ergab rückläufige Unfallzahlen, um 9% kürzere Standzeit in Werkstätten, die Schadensersatzzahlungen an Unfallgegner waren um 17% geringer und die Reparaturkosten an den Bundesgrenzschutzfahrzeugen waren um 34% niedriger als in der Vergleichsgruppe.<sup>10)</sup> Von diesen Ergebnissen überzeugt stattete die Polizei in Rotterdam im Jahr 1999 zunächst 100 Fahrzeuge mit UDS aus, beobachtete einen Unfallrückgang um 27% und stattete daraufhin alle 940 Fahrzeuge mit UDS aus.<sup>11)</sup> Das Objektschutzunternehmen WKD Security rüstete 70 Fahrzeuge mit UDS aus. Die Unfallzahlen sanken um 30%, die Anzahl der Bagatellschäden um 60%.<sup>12)</sup>

In Israel wurden 2005 300, von 2006 bis 2008 weitere 400 Fahrzeuge mit GreenBox<sup>13)</sup> ausgestattet, einem Gerät, das über die gesamte Fahrzeit Daten an einen Zentralrechner übermittelt und diese Daten entsprechend geschützt auch über das Internet abrufbereit hält. Zudem gibt es im Fahrzeug eine Feedback-Ampel (grün/gelb/rot). Unangepasstes Fahrverhalten wird auf Basis komplexer Algorithmen aus den gemessenen Daten berechnet. Durch den Einsatz dieser Technologie sanken die Unfallzahlen bei den großteils jungen Versuchsteilnehmern um 50%.<sup>14)</sup> T-Mobile UK baute 2006 GreenBox in 250 Flottenfahrzeuge ein. Nach einem Jahr gab es einen Rückgang der Unfallzahlen um 20% und eine Verringerung der Reparaturkosten um 49%. Desweiteren konnten 3% an Treibstoffkosten eingespart werden. Es wurden 2006 etwa 81 kritische Zwischenfälle pro 10 Fahrstunden registriert, 2007 ereigneten sich lediglich noch 41 gefährliche Zwischenfälle pro 10 Fahrstunden.<sup>15)</sup>

Eine umfassende Analyse über den Einfluss von EDR auf die Verkehrssicherheit wird im „European Commission Directorate General Energy and Transport Final Report (2005) on Cost-benefit assessment and prioritisation of vehicle safety technologies“ vorgestellt. Diese Studie geht von einer durchschnittlichen Reduktion der Unfallzahlen bei mit EDR ausgestatteten Fahrzeugen um 10% aus. Die dadurch ersparten Kosten würden die notwendigen Investitionen um das 7-fache übersteigen. Bei allen diskutierten Szenarien würde der „Gewinn“ die Kosten der Einführung übertreffen. *Elvik*

berechnete einen Rückgang der Verkehrstoten um 6% in Schweden bzw in Norwegen um 7%. Im Gegensatz zu den obigen Ergebnissen gehen die zitierte Studie und die Arbeiten von *Elvik* jedoch davon aus, dass alle Fahrzeuge eines Landes mit EDR ausgestattet werden und nicht nur Flottenfahrzeuge.

In mehreren der genannten Quellen wird festgestellt, dass sich die Investition in den Einbau von EDR aus dem Titel der Reduktion von Unfallfolgekosten bereits nach ein bis zwei Jahren rentiert.

## 5. Betroffene Unfälle

Im Gegensatz zu vielen anderen Maßnahmen wirken EDR nicht nur durch Reduktion der Unfallschwere sondern durch eine vorsichtiger Fahrweise der betroffenen Lenker generell unfallvermeidend.

Für Österreich wurde auf Basis der Unfallursachen, wie sie im Rahmen einer Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle<sup>16)</sup> festgestellt wurden, ein Vermeidungspotential berechnet. Es ergibt sich, dass knapp die Hälfte der Hauptunfallursachen aller tödlichen Unfälle durch den Einbau von EDR beeinflussbar und ein weiteres Drittel bedingt beeinflussbar ist. Dabei wurden zB unangepasste Geschwindigkeit und zu geringer Sicherheitsabstand als beeinflussbar, Alkoholkonsum und Übermüdung als bedingt beeinflussbar sowie „unvorhersehbare Ereignisse“ und technische Defekte als nicht beeinflussbar eingestuft.

## D. Rechtliche Aspekte

### 1. Strafrecht

Im Strafrecht stellt sich die Frage, ob nach einem Unfall mit Personenschaden die Daten aus einem EDR im Strafprozess verwendet werden dürfen. Maßgebend ist hier das Verbot des Zwangs zur Selbstbezeichnung (§ 7 StPO<sup>17)</sup>), auch als „nemo tenetur-Grundsatz“ bezeichnet. Dieses Prinzip findet seine verfassungsrechtliche Grundlage in Art 90 Abs 2 B-VG<sup>18)</sup> und Art 6 EMRK.<sup>19)</sup> Die Judikatur des EGMR und des VfGH geht bei der Auslegung bezüglich der Verwertung von Material allerdings auseinander.

Nach der entsprechenden Judikatur des EGMR gilt der Schutz nicht für Beweise, die vom Beschuldigten

8) Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes, Reihe Bund 2005/6, GZ 860.035/002-E 1/05.

9) *Rau/Leser*, The use of UDS by the Berlin Police, final report pilot phase III (1998).

10) *Rau*, UDS-Einsatz beim Bundesgrenzschutz. Abschlussbericht. Unfallanalyse Berlin (2000).

11) *Bach*, Der Einsatz von Fahrdatenschreibern bzw Unfalldatenspeichern und deren volkswirtschaftliche Bewertung (Diplomarbeit an der TU Dresden 2000).

12) *Bach*, aaO.

13) Näheres unter [www.greenroad.com/index.html](http://www.greenroad.com/index.html)

14) *Fleishman*, GreenRoad Technologies' Safety Center: Creating safe driver, CIECA Konferenz 2008; *Lotan*, The use of in-vehicle monitoring technology to promote self-regulation of compliant and safer driving behaviour, PEPPER-Project (2008).

15) T-Mobile takes the GreenRoad to Safety, RoadSafe Magazine (Frühjahr 2008).

16) *Stefan*, Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle, ZVR 2008/163; *Stefan/Risser/Felß/Gatscha/Weißensteiner*, In-Depth Analysis of Fatalities – Tiefenanalyse tödlicher Verkehrsunfälle (2008).

17) Strafprozessordnung 1975, BGBl 1975/631 idgF.

18) Bundes-Verfassungsgesetz, BGBl 1930/1 idgF.

19) Europäische Menschenrechtskonvention, BGBl 1958/210 idgF.



durch Einsatz von Zwangsbefugnissen erlangt werden können, jedoch unabhängig vom Willen des Beschuldigten eigenständig existieren. Als Beispiele werden hier Schriftstücke, welche durch Gerichtsbefehl erlangt werden, Atemluft-, Blut- und Harnproben angeführt. Die Daten des EDR wären wohl derartige Beweise und demnach auch bei zwangsweiser Erlangung nicht von der Verwertung ausgeschlossen.

Die bisherige Judikatur des VfGH hierzu ist jedoch strikter: „Jeder gegen den Beschuldigten gerichtete behördliche Eingriff, der diesen unter Strafsanktion verpflichtet, an der Wahrheitsfindung durch ein mündliches Geständnis oder dergestalt mitzuwirken, dass er seinen Körper als Beweismittel (gegen sich selbst) zur Verfügung stellt, widerspricht dem Anklageprinzip“ (VfGH B 1092/87 VfSlg 11.923/1988). Die Beschlagnahme von Gegenständen zur Umgehung eines Aussageverweigerungsrechts ist nach der bisherigen Rsp des VfGH ebenfalls nicht zulässig.<sup>20</sup> Nach der Änderung in der Strafprozessordnung per 1. 1. 2008 kann im Strafprozess beispielsweise die Blutabnahme nun auch gegen den Willen des Beschuldigten und zwangsweise erfolgen (nicht jedoch im Verwaltungsrecht). Ob der VfGH ebenso wie der Gesetzgeber von einer Vereinbarkeit dieser Regelung mit der Verfassung ausgeht, wird sich noch zeigen – neue Rsp zu diesem Thema ist noch ausständig.<sup>21</sup>

Die Sicherstellung eines EDR an sich auf Anweisung der Staatsanwaltschaft ist nach geltender Rechtslage möglich. Zeugen und Beschuldigte sind zur Mitwirkung bei der Beschaffung und Herausgabe verpflichtet. Die Verwertung der Daten aus dem EDR im Strafverfahren ist jedoch in Zusammenhang mit dem Verbot der Selbstbeichtigung zu sehen. Sollte der VfGH dadurch weiterhin ein Verwertungsverbot sehen, könnte der Gesetzgeber das Problem dadurch beseitigen, dass eine verfassungsgesetzliche Grundlage für die Verwertung derartig erlangter Beweise geschaffen wird.

## 2. Datenschutzrecht

Für die Beantwortung der Fragen in diesem Kapitel beachtlich sind das DSGVO<sup>22</sup> sowie das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens in Art 8 EMRK.

Das DSGVO greift nur, wenn es sich um personenbezogene Daten handelt. Über das Kennzeichen bzw auch die Gerätenummer des EDR können Rückschlüsse auf den Halter gezogen werden. Nicht selten sind Lenker und Halter identisch. Selbst wenn der Auftraggeber (§ 4 Z 4 DSGVO) die Identität des Betroffenen (§ 4 Z 3 DSGVO) nicht mit rechtlich zulässigen Mitteln bestimmen kann, handelt es sich dennoch um indirekt personenbezogene Daten und der Anwendungsbereich des DSGVO ist eröffnet. Bei den Daten aus EDR handelt es sich nicht um sensible Daten iSd DSGVO.

Da das Grundrecht auf Datenschutz unter einem materiellen Gesetzesvorbehalt steht, kann in dieses Recht eingegriffen werden, wenn es für den Eingriff eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage gibt. Der materielle Gesetzesvorbehalt gibt vor, dass ein Eingriff durch eine Behörde nur dann erfolgen darf, wenn er aus den in Art 8 Abs 2 EMRK genannten Gründen erlaubt ist. Weiters muss die Verhältnismäßigkeit gewahrt sein. Die Vereinfachung von Verwaltungs- und Gerichtsverfahren alleine wird wohl keine geeignete Le-

gitimation für einen solchen Eingriff darstellen können.<sup>23</sup> Ob ein Dritter (zB Unfallgegner) auf diese Daten zugreifen kann, ohne dass die schutzwürdigen Geheimhaltungsinteressen des Betroffenen verletzt werden, ist im jeweiligen Einzelfall zu prüfen, wobei dabei eine Interessensabwägung zu erfolgen hat.

Aus datenschutzrechtlicher Sicht müsste daher für einen Eingriff einer Behörde eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage in einem Materiegesetz geschaffen werden. Hier wären auch die exakten Rahmenbedingungen für das Auslesen und die Auswertung festzulegen, insbesondere welche Personen dies durchführen dürfen bzw welche Qualifikationen solche Personen nachweisen müssten.

Für wissenschaftliche Zwecke, die keine personenbezogenen Ergebnisse zum Ziel haben, darf der Auftraggeber der Untersuchung Daten verwenden, die für den Auftraggeber indirekt personenbezogen sind (§ 46 Abs 1 DSGVO – erleichterte Verwendung der Daten). Sollten die Daten nicht unter § 46 Abs 1 DSGVO fallen, dürfen sie nur verwendet werden, wenn dies gemäß besonderen gesetzlichen Vorschriften geschieht, der Betroffene zustimmt oder eine Genehmigung der Datenschutzkommission vorliegt (§ 46 Abs 2 DSGVO). Dies wäre dann im Einzelfall zu prüfen. Im Rahmen von wissenschaftlichen Untersuchungen müsste die Ermittlung des Lenkers oder Zulassungsbesitzer auf Basis dieser Daten zuverlässig ausgeschlossen sein.

## 3. Arbeitsrecht

IS des Arbeitnehmerschutzes ist zu prüfen, inwieweit durch die Aufzeichnung von Daten durch EDR in die Rechte von Arbeitnehmern eingegriffen wird und sie dadurch in ihren Persönlichkeitsrechten oder ihrer Menschenwürde verletzt werden.

Eine umfassende Überwachung des Arbeitnehmers stellt eine Verletzung des Persönlichkeitsrechts dar und ist gem § 16 ABGB<sup>24</sup> gänzlich unzulässig.<sup>25</sup> Wiegt der Eingriff weniger schwer, berührt aber dennoch die Menschenwürde, muss gem § 96 Abs 1 Z 3 ArbVG<sup>26</sup> die Zustimmung des Betriebsrats eingeholt werden.

Werden Daten nur in einem eng begrenzten Zeitraum rund um einen Unfall dauerhaft gespeichert, kann man davon ausgehen, dass die Menschenwürde dadurch wohl nicht berührt ist und auch keine Persönlichkeitsverletzung vorliegt. Somit könnte der Einbau ohne Zustimmung des Betriebsrats erfolgen. Damit schein klar, dass EDR gesetzlich unproblematisch ist. Es wurde bei den zahlreichen in Österreich ausgerüsteten Fuhrparks, die im Zuge der hier vorgestellten Untersuchung befragt wurden, nie über Widerstände der Personalvertretungen berichtet. Im Gegenteil, die Fuhr-

20) *Vergeiner et al*, Rechtliche Rahmenbedingungen für Aufbau und Betrieb Intelligenter Infrastruktur (2004); *Bauer*, Ausgewählte beweisichernde Zwangsmittel in der neuen StPO – StPO-Neu Teil XVIII, ÖJZ 2008/81; *Schmid*, Grundrechte im strafgerichtlichen Verfahren, RZ 2009, 153.

21) *Birkbauer*, Körperliche Untersuchung und DNA-Analyse – StPO-Neu Teil IX, ÖJZ 2008/39.

22) Datenschutzgesetz 2000, BGBl I 1999/163 idgF.

23) *Hauenschild/Lachmayer*, Neue rechtliche Herausforderungen durch Verkehrstelematik, ZVR 2005/43.

24) Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch JGS 946/1811 idgF.

25) *Aicher in Rummel*, ABGB<sup>3</sup> (2000) § 16 RN 26.

26) Arbeitsverfassungsgesetz, BGBl 1974/22 idgF.

parkleitungen berichteten über großes Wohlwollen seitens der Personalvertreter, weil mit den Unfalldatenspeichern die eigenen Mitarbeiter – vielfach solche mit außergewöhnlich hoher Fahrleistung unter teils sehr schwierigen Bedingungen (zB Blaulichtfahrten), im Bereich der Rettungsorganisationen vielfach auch ehrenamtliche – vor ungerechtfertigten Beschuldigungen geschützt würden.

Beim Einbau von Geräten mit umfassenderer, dauerhafter Datenspeicherung oder Übermittlung der Daten über Funk wird es bei der Frage, ob eine Zustimmung des Betriebsrats erforderlich ist, auf den Umfang dieser Daten ankommen.

Gesetzliche Änderungen für den Einbau von Unfalldatenspeichern in Flottenfahrzeuge sind jedenfalls aus arbeitsrechtlicher Sicht nicht erforderlich.

#### 4. Zivilrecht

Im Zivilverfahren kann eine Vorlage der Daten aus EDR nicht erzwungen werden. Wenn die Daten vorgelegt werden, unterliegen sie der freien Beweiswürdigung durch das Gericht. Sowohl aus den Berichten der im Zuge dieser Studie befragten Organisationen als auch aus einer Diskussion mit einer Gruppe von Sachverständigen zu diesem Thema kann jedoch geschlossen werden, dass die Gerichte den sachverständig ausgewerteten Daten aus EDR in der Regel sehr hohe Beweiskraft beimessen.

#### 5. Kraftfahrrecht

Für den freiwilligen Einbau von EDR – gleichgültig ob als Erstausrüstung oder nachträglich – bedarf es keiner Änderungen des Kraftfahrrechts, es muss beim Einbau lediglich darauf geachtet werden, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheit unberührt bleibt.

Ein gesetzlich verpflichtender Einbau von EDR müsste im KFG<sup>27)</sup> verankert werden. Soll sich der verpflichtende Einbau nur auf bestimmte Gruppen von Fahrzeugen beziehen, könnte dies auch in anderen Gesetzen erfolgen, für Omnibusse beispielsweise im KfzG<sup>28)</sup> oder einer auf Grundlage des Gelegenheitsverkehrsgesetzes (GelverkeG BGBl 1996/112 idgF) erlassenen Verordnung (zB in der BO 1994<sup>29)</sup>), für Taxis ebenfalls in der BO 1994.

Der verpflichtende Einbau in alle Fahrzeuge ist auf nationaler Ebene in Österreich jedoch nicht durchsetzbar. Dies würde einen Eingriff in die Typgenehmigung bedeuten, welche in der Verordnung (EG) 2009/661 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. 7. 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese

Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl L 2009/200, 1) geregelt ist. Es ist unwahrscheinlich, dass ähnlich wie bei Winterreifen oder Schneeketten eine an den Lenker gerichtete Verwendungspflicht einen Weg um die europarechtlichen technischen Vorschriften herum bieten könnte. Dies wäre vor allem aus zwei Gründen auch nur bedingt zielführend. Zum einen unterstützt die Europäische Kommission ohnedies den Einbau von EDR, ein in der Sunday Times vom 2. 11. 2009 veröffentlichter Artikel spricht sogar davon, die Kommission plane eine verpflichtende Ausstattung aller Fahrzeuge. Es wäre damit zielführender, solche Intentionen auf europäischer Ebene zu unterstützen. Aus technischer Sicht lässt sich sagen, dass moderne Fahrzeuge vielfach ohnedies über alle technischen Voraussetzungen verfügen, um durch simple Programmierung einer Funktionalität auf einem der zahlreichen Steuergeräte im Fahrzeug eine brauchbare Unfalldatenspeicherung zu realisieren. Dies gilt jedenfalls für alle Fahrzeuge, die mit eCall ausgestattet sind.

#### E. Schlussfolgerungen

Nach einer ausführlichen Auswertung der vorliegenden Quellen, der eingehenden Prüfung der Übertragbarkeit von Erkenntnissen aus anderen Ländern auf Österreich und einer Erhebung der aktuellen Situation hierzulande ergeben sich zwei realistische Szenarien für die Verbreitung von EDR in Österreich.

Zum einen liegt es nahe, wie dies schon im Verkehrssicherheitsprogramm 2002 bis 2010 festgehalten ist, Unfalldatenspeicher für Fahrzeuge vorzuschreiben, deren Lenker aus der Natur der Fahraufgabe eine besondere Verantwortung tragen. Dazu zählt vor allem der gewerbliche Personentransport mit Schulbussen, Mitwagen, Taxi, Omnibussen und Linienbussen. Auch beim Gefahrguttransport wird ein außergewöhnliches Gefahrenpotenzial gegeben sein, das eine verpflichtende Ausstattung rechtfertigt.

Bei „gewöhnlichen“ Flottenfahrzeugen liegt die Verwendung von EDR aus wirtschaftlichen Gründen auf der Hand. Die rasche Amortisierung der Investition bedingt durch die nachgewiesenen Unfallreduktionspotenziale sollte an sich Argument genug sein. Es bedarf daher des aktiven Verbreitens dieses Wissens und entsprechender Überzeugungsarbeit beim Abbau von Vorurteilen, um neben unternehmerischen auch volkswirtschaftliche Kostensenkungen zu erreichen.

27) Kraftfahrsgesetz 1967, BGBl 1967/267 idgF.

28) Kraftfahrniengesetz, BGBl I 1999/203 idgF.

29) Betriebsordnung für den nicht-linienmäßigen Personenverkehr, BGBl 1993/951 idgF.

#### → In Kürze

Eine im Zusammenhang mit dem österreichischen Verkehrssicherheitsprogramm 2002–2010 verfasste Studie befasste sich umfassend mit technischen und rechtlichen Fragen rund um den Einsatz von Unfalldatenspeichern in Österreich. Während die Vorteile dieser Geräte klar auf der Hand liegen (Unfallreduktion, erleichterte Unfallabwicklung), sind in rechtlicher Hinsicht noch einige Fragen offen,

bspw hinsichtlich einer Verwertung der Daten im Gerichtsverfahren. Für einen verbreiteten freiwilligen Einsatz sprechen wirtschaftliche Gründe, die gesetzliche Verpflichtung für einzelne Fahrzeuggruppen könnte national geregelt werden.



**→ Zum Thema****Über die AutorInnen:**

DI Martin Winkelbauer ist seit 1993 wissenschaftlicher Mitarbeiter und Projektleiter im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) und zudem gerichtlich beedeter und zertifizierter Sachverständiger im Fachgebiet „Verkehrsunfall Straßenverkehr, Unfallanalyse“ mit Spezialgebiet Ladungssicherung. E-Mail: martin.winkelbauer@kfiv.at, Internet: www.kfv.at Mag. Eva-Maria Erenli ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien.

**Von denselben AutorInnen erschienen:**

*Winkelbauer/Erenli*, Ladungssicherung, ZVR 2009/36; *Winkelbauer*, Das neue Stufenführerschein-System der 3. EU-Führerschein-Richtlinie, ZVR 2008/266 (gem mit *Vergeiner*); *Winkelbauer*, Sicherheit – Kosten und Nutzen. RO-SEBUD: Entscheidungen über Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf Basis volkswirtschaftlicher Kostenrechnung, ZVR 2005/

125; *Winkelbauer*, Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit drei Jahre nach Einführung, ZVR 2004/32.

**Literatur:**

*Wouters/Bos*, Traffic accident reduction by monitoring driver behaviour with in-car data recorders, in *Accident Analysis and Prevention* 2000, 643–650; *Langeveld/Schoon*, Kostenbatenanalyse van maatregelen voor vrachtauto's en bedrijven. Maatregelen ter reductie van het aantal verkeersslachtoffers en schadegevallen (2004); *Kullgren/Krafft/Lie/Tingvall*, The use of seat belts in cars with smart seat belt reminders – Results of an observational study, *Traffic Injury Prevention* 2006, 125–129; *OECD/ECMT*, Young drivers: The road to safety (2006).

**Links:**

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/esave/esafety\\_measures\\_known\\_safety\\_effects/black\\_boxes\\_in\\_vehicle\\_data\\_recorders.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measures_known_safety_effects/black_boxes_in_vehicle_data_recorders.htm)  
[www.prologue-eu.eu](http://www.prologue-eu.eu)  
[www.trb.org/StrategicHighwayResearchProgram2SHRP2/Blank2.aspx](http://www.trb.org/StrategicHighwayResearchProgram2SHRP2/Blank2.aspx)